

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo

PUC – SP

Paula Renata Felipe de Almeida Calca

Os *Parklets* na Cidade de São Paulo

Mestrado em Ciências Sociais

São Paulo – SP

Maio de 2019

## Os *Parklets* na Cidade de São Paulo

Dissertação apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de MESTRE em Ciências Sociais, área de concentração em Sociologia, sob a orientação da Professora Dr<sup>a</sup> Lúcia Maria Machado Bógus.

São Paulo – SP

Maio de 2019

Banca Examinadora

---

Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Lúcia Maria Machado Bógus (Orientadora)

---

---

## RESUMO

Esta dissertação de mestrado analisa os parklets na cidade de São Paulo, a implantação dos mesmos, sua real necessidade, bem como seu processo de implementação, diretrizes e normativas definidas pela prefeitura. Analisa, também, os limites e possibilidades de ocupação de espaços públicos na cidade de São Paulo, bem como as apropriações privadas e públicas de espaços urbanos. Indaga em que medida as ruas estão aptas a atender as necessidades da população da cidade, destacando novas ações a serem aplicadas, suas consequências e inovação na utilização do espaço público. Neste âmbito, daremos especial ênfase aos *parklets*, estratégia contemporânea de conversão dos espaços privados de estacionamento em espaços públicos de lazer. A respeito dos *parklets* abordam-se conceitos, experiências, opiniões e interação dos usuários, discutindo ainda o papel das parcerias público-privadas, não apenas no que se refere a esta estratégia de uso do espaço público mas, também, enquanto dimensão importante da atual dinâmica urbana das grandes cidades brasileiras.

**Palavras-chave:** Espaço público, cidades, Parklets, Parcerias público privadas, São Paulo.

## ABSTRACT

This dissertation seeks to make a reflection on the parklets in the city of São Paulo, elucidating the implementation of the same, their real need, as is their implementation process and guidelines and regulations defined by the city. Analyzes as well the limits and possibilities of occupation of public spaces in the city of São Paulo, the private and public appropriations of urban spaces. Inquires to what extent the streets are able to meet the needs of the population of the city, highlighting new actions to be applied, their consequences and innovation in the use of public space. In this context, we give special emphasis to the *parklets*, a contemporary strategy of converting private parking space into public leisure spaces. To emphasize when and where this strategy emerged, in the light of urban studies, more concretely, the reflection on urbanization, metropolization and urban conversion in the city of São Paulo. Regarding *parklets*, concepts, experiences, opinions and user interaction, the role of public-private partnerships is discussed not only in this strategy, but also as an important dimension of the current urban dynamics of large Brazilian cities.

**Keywords: Public space, cities, Parklets, Public private partnerships, São Paulo.**

## Sumário

|                                                                                         |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Agradecimentos .....                                                                    | 7   |
| Introdução .....                                                                        | 9   |
| Objetivos .....                                                                         | 12  |
| Capítulo 1: São Paulo – Metropolização, Desigualdades e Espaço Urbano .....             | 14  |
| Capítulo 2: Os Parklets no Contexto do Direito à Cidade.....                            | 37  |
| A Cidade Para Pessoas.....                                                              | 37  |
| Os Parklets: Do Privado ao Público .....                                                | 44  |
| Os <i>Parklets</i> Do Público ao Privado .....                                          | 64  |
| Capítulo 3: Entre descobertas e inquietações, algumas conclusões.....                   | 67  |
| Referências Bibliográficas .....                                                        | 74  |
| Anexos .....                                                                            | 77  |
| DECRETO Nº 55.045, DE 16 DE ABRIL DE 2014 .....                                         | 77  |
| LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000.....                                           | 82  |
| 'Paulistano não tem onde se sentar', diz envolvido na criação de 'parklets' em SP ..... | 88  |
| Moradores vão aos parklets para ler, comer e descansar .....                            | 90  |
| Entrevista Luís Eduardo Bretas.....                                                     | 92  |
| Imagens de Parklets na Cidade de São Paulo.....                                         | 99  |
| Material explicativo sobre o que é um parklet. ....                                     | 102 |
| Material explicativo sobre as potencialidades dos distintos espaços urbanos. ....       | 103 |

## Agradecimentos

“O presente trabalho foi realizado com apoio da coordenação de aperfeiçoamento de pessoal de nível superior - Brasil - (CAPES) – código de financiamento – 001”

“This study was financed in part by the coordenação de aperfeiçoamento de pessoal de nível superior – Brasil – (CAPES) – código de financiamento – 001”

A presente dissertação de mestrado não poderia chegar a bom termo sem o mais precioso apoio de todos meus professores que me iniciaram nas ciências sociais, com absoluta paciência e dedicação única.

Agradeço, especialmente, à minha orientadora, Professora Doutora Lúcia Bógus, por sua determinação e prazer ao ensinar, e sensibilidade inigualável ao olhar para cada orientando com a atenção singular da necessidade de cada um. Muito obrigada por me corrigir, sem me desmotivar e realmente fazer toda diferença nos meus estudos, além de minha eterna gratidão pelos ensinamentos de vida.

Deixo aqui registrada a minha admiração pelo aprendizado, pois certamente meu olhar para o mundo não será mais o mesmo, adquiri um olhar mais humano que só as ciências sociais podem oferecer. Novos olhares e conhecimentos que utilizarei para o resto de minha vida.



## Introdução

Esta dissertação se origina de um interesse de pesquisa despertado na minha vivência na cidade de São Paulo: que tipo de espaços de lazer e de sociabilidade existem? O que eles são pressionados pela dinâmica urbana e pelo ritmo cada vez mais intenso da vida em uma metrópole? Qual o potencial urbano e social de novas práticas de ocupação do espaço e de conversão de áreas antes privadas para áreas públicas? Estas questões, diretamente relacionadas com as transformações na ordem urbana das últimas décadas, chamaram a minha atenção e orientaram minha curiosidade – combustível da investigação acadêmica – a um mobiliário urbano ainda recente em São Paulo mas que já possui um histórico em outros países, os *parklets*.

Os *parklets* são estruturas montadas em vias urbanas destinadas a estacionamento de carros. Estas estruturas são concebidas de modo a converter estas áreas em espaços de utilização públicas, com mesas, cadeiras e outros instrumentos públicos que permitam lazer, descanso e socialização entre as pessoas – alguns permitem inclusive leitura e hidratação, gratuitos.

A concepção dos *parklets* se dá na cidade de São Francisco, no estado da Califórnia, nos Estados Unidos, ao final da primeira década do século XXI. Sua idealização ocorre numa conjuntura muito propícia: São Francisco, berço da economia de compartilhamento, é também uma cidade marcada por profundos problemas urbanos, causadores de tensões sociais que colocam o direito à cidade na ordem do dia de movimentos sociais, gestores públicos e pesquisadores.

Na cidade de São Paulo, os *parklets* estão presentes desde o início da segunda década do século XXI. Sua difusão na capital paulista se dá, também, em um contexto em que surgem novas formas de intervenções no espaço urbano, marcada por também novas estratégias de revitalização do centro e de ocupação de espaços públicos. É um contexto marcado ainda por intensificação da valorização imobiliária e reivindicações e insurgências sociais por melhorias da mobilidade urbana, isso tudo em face à enorme mobilização de recursos, grandes obras e remoções sistemáticas em razão da realização da Copa do Mundo de Futebol no Brasil, em 2014, cuja abertura ocorreu justamente na cidade de São Paulo.

Mas uma sociedade civil mais organizada e atenta ao direito à cidade, as tensões sociais urbanas e as estratégias de intervenção sobre o espaço urbano não se formam como que por

geração espontânea nesta conjuntura dos anos últimos. Pelo contrário, esses fatores são resultado do acúmulo de contradições urbanas que se formam e avolumam ao longo de todo o século XX e culminam nos dias atuais sob a forma de uma cidade altamente desigual. Nos 35km que separam o bairro do Jardim Paulista do bairro da Cidade Tiradentes, a esperança de vida ao nascer cai de 81,58 para 58,45 anos. São 23,13 anos de diferença, que sintetizam duas cidades tão distantes quanto próximas. Distantes nos padrões de vida, nos níveis de consumo, no bem-estar urbano e nas práticas e possibilidades de sociabilidade. Próximas porque, por mais que o tecido social urbano esteja altamente fragmentado, ainda estão conectados em redes de trabalho e relações sociais que formam o centro e a periferia, o rico e o pobre, o formal e o informal, o legal e o ilegal. Não existem, portanto, senão em contato um com o outro.

Assim, pois, para entender a cidade atual é preciso refletir historicamente sobre como chegamos até aqui. A história, neste sentido, não é um exagero ou capricho teórico, mas sim um passo necessário para remontarmos a colcha de retalhos, o patchwork urbano, nos termos utilizados por Bógus e Pasternak (1999) para unir os “fragmentos de uma cidade segregada”.

É o que faremos no primeiro capítulo desta Dissertação, intitulado São Paulo – Metropolização, Desigualdades e Espaço Urbano. Nele, nos debruçaremos sobre dados históricos, sociais e demográficos para montar o patchwork urbano de São Paulo, destacando seu crescimento populacional, os processos imigratórios e de expansão urbana, a lógica metropolitana que estabelece no entorno a São Paulo a Região Metropolitana mais populosa e dinâmica do Brasil e as transformações econômicas e sociais que alteram progressivamente a estrutura do emprego e as próprias centralidades na cidade de São Paulo. Nosso foco neste Capítulo será explicitar como esses processos originam intensas desigualdades sócio espaciais, destacando que o direito à cidade tem se convertido, cada vez mais, em uma questão central aos estudos urbanos.

No Capítulo 2, intitulado “Os Parklets no Contexto do Direito à Cidade”, apresentaremos a história da criação, expansão e popularização dos parklets, dando especial atenção às suas características técnicas. Apresentaremos dados e mapas sobre os parklets na cidade de São Paulo, refletindo sobre os pêndulos e pressões que tornam os parklets mais e menos públicos, à medida em que se convertem em extensões de empreendimentos comerciais. Neste capítulo, apresentaremos alguns dos principais atores envolvidos na expansão dos parklets em São Paulo, utilizando seus relatórios e declarações como fontes de dados,

tendo em vista a relativa novidade do tema e, portanto, a ainda escassa literatura teórica sobre a questão.

No terceiro e último capítulo, intitulado “Entre descobertas e inquietações, algumas conclusões”, elaboraremos considerações conclusivas a partir de um esforço de síntese entre questões gerais e mais amplas, como as transformações sociais e urbanas na cidade de São Paulo, e questões mais locais e específicas, como os usos feitos dos parklets. Faremos um conjunto de sugestões tendo em vista a preservação dos princípios norteadores dos parklets e a garantia de seu funcionamento enquanto estratégia de ocupação de espaço público.

No centro de nossas reflexões, estão duas questões absolutamente indissociáveis: o direito à cidade, com seus movimentos e tensões, e o planejamento urbano capaz de elaborar uma cidade para pessoas, para todas as pessoas, e não apenas para as suas propriedades, ou seja, para as pessoas que tenham propriedades, como automóveis e prédios em regiões ricas. Os *parklets* estão diretamente relacionados com esses temas, como veremos ao longo desta Dissertação.

## Objetivos

O objetivo geral desta Dissertação é refletir como os *parklets* se inserem no atual contexto urbano da cidade de São Paulo. Buscaremos analisar o processo de intervenção social no espaço urbano que permite a criação deste projeto de mobiliário urbano e aponta para uma nova utilização do espaço público. Apresentaremos os principais marcos regulatórios do tema e vincularemos os parklets ao contexto mais amplo de embate entre o público e o privado na cidade de São Paulo.

Para atingir esse objetivo geral, uma série de outros, específicos, também se fazem presentes.

São objetivos específicos desta Dissertação:

- Caracterizar em perspectiva histórica o processo de urbanização e metropolização na cidade de São Paulo;
- Refletir sobre as consequências da expansão populacional e do crescimento urbano em áreas de periferia na cidade de São Paulo, apresentando a evolução de taxas de crescimento e números absolutos de população residente, de modo a ilustrar que esse processo apresenta características específicas segundo a região da cidade;
- Apontar algumas das principais desigualdades sócio espaciais na cidade de São Paulo, reveladoras dos distintos contextos de direito à cidade na capital paulista;
- Investigar o surgimento dos parklets e suas frequentes oscilações entre o público e o privado na cidade de São Paulo;
- Apresentar alguns registros de campo sobre os parklets, de modo a subsidiar nossas reflexões teóricas sobre a efetividade do uso deste mobiliário urbano.

***"Nada mais fácil do que planejar um país sem nele incluir pessoas"***

*Jaime Lerner*

## Capítulo 1: São Paulo – Metropolização, Desigualdades e Espaço Urbano

A segunda metade do século XX é marcada por um conjunto de transformações urbanas no mundo: as sociedades tornaram-se mais urbanas que rurais e as populações passaram por pelo menos duas transições demográficas: uma que, diminuindo a mortalidade e a fecundidade, aumentaram a esperança de vida e com isso “envelheceram” os países; e outra que, concentrando as famílias em ambiente urbano, diminuiu gradativamente o tamanho das famílias, além de propiciar a formação de outros arranjos familiares, frequentemente menores (SANTOS & LEVY, 1980; BÓGUS, 2004; BAENINGER e RODRIGUES, 2010).

Estes dois processos desenvolvem-se em paralelo ao crescimento populacional, especialmente no contexto urbano: desde 1950, o mundo vem apresentando um crescimento constante da população que reside em áreas urbanas, o que, segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), tem levado à urbanização das sociedades em uma velocidade tão grande que teremos cerca de 70% da população em centros urbanos em 2050, frente a 70% da população em áreas rurais em 1950, configurando uma verdadeira transição urbana. Isso apresenta, como veremos ao longo desta Dissertação, um conjunto de novos desafios para o planejamento urbano e regional, especialmente pelas pressões sobre a questão habitacional, a mobilidade intra urbana, a gestão dos recursos hídricos e outras dimensões ambientais.

O crescimento populacional tem, portanto, um impacto direto nas cidades. Onde o crescimento foi mais intenso, a tendência histórica foi que a urbanização não conseguiu acompanhar a expansão populacional, resultando em formas caóticas e precárias de ocupação do solo urbano.

Esse crescimento resulta também em novas necessidades da população, que não têm sido acompanhadas pela gestão pública de forma eficaz, pois são agravadas com o avanço tecnológico da nova era que apresenta cada vez melhores alternativas para evitar o desperdício ou o esforço desnecessário para a execução de atividades rotineiras. Embora a tecnologia evolua em uma velocidade que excede as expectativas, não é na mesma velocidade que as

idades as absorvem em benefício dos cidadãos, proporcionando maior qualidade de vida (RAMOS, 2017).

A ineficiência da gestão de recursos nas áreas urbanas aprofunda as desigualdades, que possuem origem sócio-ocupacional. A cidade, cada vez mais complexa, vê seu tecido social rasgar-se, romper-se, a partir da individualização do espaço urbano e subalternização dos espaços públicos – justamente aquilo que dá um sentido de comum à cidade. A baixa qualidade de vida daí decorrente para extensos segmentos populacionais soma-se à ausência de políticas públicas urbanas, de modo que as razões para a preocupação com o futuro urbano não param de crescer.

Na ausência de políticas públicas, cada vez mais iniciativas advindas do setor privado têm utilizado o espaço urbano como meio de valorização de seu capital. Essas iniciativas reforçam a segregação sócio espacial, tendo em vista pressionar os espaços públicos e até mesmo ocupá-los de forma privada. É importante resgatar aqui que não é, todavia, em todo o espaço público que o setor privado constrói tal alternativa: ele concentra-se especialmente naqueles espaços capazes de produzir valorização imobiliária, como a região central das grandes cidades, frequentemente abandonada pelo poder público. O abandono destas áreas e a ausência de uma estratégia de ocupação pública delas produz gradativamente a sua deterioração, resultando isso na configuração do centro enquanto uma área propícia para a expansão do capital imobiliário.

Atualmente, é evidente também que a geração de soluções urbanas caminha em uma velocidade inferior à do surgimento de novos problemas urbanos, o que agrava as situações críticas de nossos principais centros urbanos, que já são críticas, principalmente no que se refere à moradia, mobilidade urbana, governança, economia, meio ambiente e qualidade de vida, materializadas em múltiplas formas de vulnerabilidade social na cidade.

Então, quais são as principais dificuldades que a administração pública possui em alinhar as necessidades da população com as diversas novas tecnologias que surgem a cada novo dia? Analisando o cenário brasileiro, boa parte dos impedimentos se deve à alta burocracia envolvida em um processo licitatório que, além do tempo excessivo, não está preparado para acompanhar as novas formas de negócio do século 21, as quais estão baseadas em crowdsourcing – compartilhamento e colaboração de forma a criar um ambiente focado em resolver os problemas e necessidades da população, pois uma cidade inovadora é feita principalmente de colaboração e de parcerias para que se resolva problemas (RAMOS, 2017).

Além de uma revisão criteriosa na Lei Federal nº 8.666/93, que institui normas para licitações e contratos para a administração pública, colocamos a seguinte pergunta: a iniciativa privada é capaz de colaborar com soluções focadas em resolver problemas da população de forma colaborativa, ou seja, por meio de parcerias público-privadas que propiciem a evolução de todos os pilares de nossas cidades, resultando em maior qualidade de vida para a população? Essa dissertação não objetiva necessariamente responder a esta questão, mas sim levantar pontos para reflexão sobre a cidade entre o público e o privado.

“A crise fiscal e as dificuldades financeiras do final da década de 70 e início dos anos 80, levaram a uma expressiva redução nos investimentos em infraestrutura no Brasil” (FONSECA et al, 2017, p. 2). Mais que isso, o esgotamento do desenvolvimento nacional calcado na expansão industrial via substituição de importações relegou ao mercado setores até então controlados pelo estado. A desestatização preparou o terreno para a expansão neoliberal, o que produziu fortes efeitos sobre o mundo do trabalho e forma mesma de organização das cidades. Esse modelo atualmente encontra-se aprofundada, com a chamada inflexão ultra-liberal.

“Mesmo com a retomada do crescimento do PIB a partir de 1985, os investimentos estatais continuaram diminuindo” (FONSECA et al, 2017, p. 2), com a tomada crescente, pelo mercado, de setores e atividades econômicas antes restritas ao Estado. “A rápida urbanização combinada com o acelerado desenvolvimento econômico, político e social do mundo tem exigido urgência na provisão de infraestruturas urbanas como estradas, transporte coletivo, saneamento básico e outros” (FONSECA et al, 2017, p. 2).

Os serviços públicos urbanos são a face mais evidente do descompasso entre os processos de crescimento da população residente nas cidades e de urbanização. A própria ocupação das regiões mais periféricas da cidade foi impulsionada com o transporte público sob rodas, que permitiu maior capilaridade das linhas no território das cidades. Esses serviços sempre foram claramente insuficientes, revelando dramas urbanos como tráfego intenso, linhas de metrô e ônibus superlotados. O trânsito da capital paulista, aliás, é uma ótima expressão do embate público e privado, no qual o privado, marcadamente o transporte particular e automotivo de pessoas, tem captado a si a maior porção das vias urbanas.



Diante do agravamento destes problemas, a sociedade tem exigido, sob diferentes formas de organização, serviços públicos de qualidade, com eficiência, responsabilidade ética e transparência. Devido à necessidade de investimentos em infraestrutura no Brasil ser cada vez maior e a disponibilidade de verbas públicas ser limitada para esses investimentos, o governo tem buscado novas alternativas para proporcionar a prestação de serviços, explorando abordagens alternativas de financiamento para a construção de infraestrutura.

Uma destas alternativas, e que também expressa o complexo e tênue relacionamento entre o privado e o público na gestão urbana brasileira, são as parcerias Parcerias Público-Privadas (PPP)

“que, de uma forma geral, são parcerias entre o setor privado e o setor público com a finalidade de viabilizar obras de infraestrutura. As PPP’s envolvem a utilização de recursos privados para que o Estado atinja seus objetivos, e também, possibilita que o setor privado realize negócios em atividades que até então eram de responsabilidade do setor público, possibilitando uma descentralização estatal. A grande vantagem dessas parcerias é que elas tornam possível o desenvolvimento de projetos que não seriam viáveis sob as formas tradicionais” (FONSECA et al, 2017, p. 2).

A grande desvantagem vem justamente deste sucesso: a dimensão pública do espaço urbano vai se restringindo e partes crescentes da cidade passam a ser controladas pela iniciativa privada. Para atenuar esses efeitos, é fundamental que as PPP’s sejam planejadas pelo poder público e frequentemente avaliadas pela população demandante do serviço, com canais que transformem essa avaliação em instrumento de melhoria urbana. Segundo Fonseca et al (2017),

“o Estado de São Paulo foi o primeiro a adotar PPP no transporte urbano, no projeto da linha 4 do metrô. Além desse projeto, São Paulo tinha, na época, ainda outras 10 experiências assinadas, envolvendo principalmente o setor de transportes: trens urbanos, veículos leves sobre trilhos, corredor de ônibus urbano, aeroportos e rodovias (COSCARELLI, 2015). Em 2016, o Governo Federal lançou a medida provisória nº 727/2016, que cria o Programa de Parceria de Investimentos (PPI), com o intuito de ampliar e fortalecer a relação do estado e a iniciativa privada. O programa remodelou o formato de concessões no Brasil e focou em empreendimentos públicos de infraestrutura executados por meio de parcerias entre o setor privado e o setor público. Para que um projeto de PPP seja aprovado, é essencial o desenvolvimento de uma análise de investimentos. Um projeto de PPP exige uma análise aprofundada e a alocação de um amplo espectro de riscos que incluem riscos de planejamento e construção, risco operacional, risco de demanda, risco tecnológico, risco político, e outros. A gestão de riscos nas PPP’s não é estática, mas dinâmica, correspondendo à evolução dos riscos ao longo do tempo” (FONSECA et al, 2017, p. 2).

A gênese do surgimento e expansão das PPP's está justamente na desestatização que analisamos anteriormente. A tomada do público pelo privado parte da gradativa escassez de recursos financeiros do Estado. A rigor, o Estado não necessariamente diminuiu após o final dos anos 1970 no Brasil, mas sim reorientou seus gastos e redefiniu suas áreas de atuação. As PPP's ampliaram tanto a sua participação em determinados setores da economia que, atualmente, é um fato concreto que a gestão pública e urbana consiga mais prescindir deste mecanismo e de formas correlatas, como concessões e operações consorciadas.

Outra característica das PPP's é que elas não atuam necessariamente circunscritas aos limites municipais. Pelo alto grau de integração das atividades em que as PPP's estão presentes, como o transporte público urbano e obras de infra-estrutura, as PPP's acabam por envolver distintos municípios de uma mesma região. Nisso, elas expressam o elevado grau de metropolização da estrutura urbana brasileira contemporânea, e se deparam com outros instrumentos de gestão urbana em metrópoles, como os consórcios e conselhos. Agências compartilhadas pelos municípios podem regulamentar os diversos serviços prestados nas regiões metropolitanas, como transporte, saneamento e saúde. "Estamos falando de consórcios intermunicipais para o compartilhamento de hospitais, universidades e vocações de desenvolvimento econômico e social" (ITV, 2017).

O processo de metropolização em São Paulo forma, especialmente após a década de 1970, a Região Metropolitana mais rica e dinâmica da economia brasileira. Duas considerações iniciais são importantes e esclarecedoras: a diminuição do peso relativo do município na Região Metropolitana de São Paulo e o aumento do peso relativo da Região Metropolitana de São Paulo no próprio Estado de São Paulo. A Tabela 1 nos permite observar essas transformações.

**Tabela 1 – População total e relativa do Município de São Paulo e da Região Metropolitana de São Paulo (1940 a 2017).**

| ANO  | MSP        | RMSP       | ESP        | RMSP/ESP | MSP/RMSP | MSP/ESP |
|------|------------|------------|------------|----------|----------|---------|
| 1940 | 1.326.261  | 1.568.045  | 7.180.316  | 21,8     | 84,6     | 18,5    |
| 1950 | 2.198.096  | 2.688.901  | 9.134.423  | 29,2     | 81,8     | 24,1    |
| 1960 | 3.781.446  | 4.791.245  | 12.823.806 | 37       | 78,9     | 29,5    |
| 1970 | 5.929.206  | 8.139.730  | 17.771.948 | 45,8     | 72,8     | 33,4    |
| 1980 | 8.493.226  | 12.588.745 | 24.953.238 | 50,3     | 67,5     | 34      |
| 1991 | 9.610.659  | 15.369.305 | 31.436.273 | 49,4     | 62,5     | 30,6    |
| 2000 | 10.435.546 | 17.878.703 | 37.032.403 | 48,3     | 58,4     | 28,2    |
| 2010 | 11.253.503 | 19.683.975 | 41.252.162 | 47,7     | 56,7     | 27,3    |
| 2017 | 12.106.920 | 21.390.624 | 45.094.624 | 47       | 57       | 27      |

Fonte: IBGE: Censos Demográficos de 1940 a 2010; Estimativas Populacionais de 2017.  
Elaboração: própria autora, 2019.

O município de São Paulo representava, em 1940, 84,6% de toda a população residente na Região Metropolitana de São Paulo; ao passo que a RMSP representava apenas 21,8% da população total do estado de São Paulo. Em 2017, a participação do município de São Paulo na RMSP cai para 57%, ao passo que a participação da RMSP no estado de São Paulo aumenta para 47%. Conclui-se destes dados que o crescimento populacional assume uma natureza metropolitana, atingindo na década de 80 o seu ápice, momento em que a população da RMSP atinge impressionantes 50,3% da população do estado, ou seja, praticamente a metade da população de todo o estado residia apenas no 39 municípios da Região Metropolitana de São Paulo.

A Região Metropolitana de São Paulo é formada atualmente pelos seguintes municípios, além de seu polo e capital estadual São Paulo: Arujá, Barueri, Biritiba Mirim, Caieiras, Cajamar, Carapicuíba, Cotia, Diadema, Embu, Embu Guaçu, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guararema, Guarulhos, Itapeverica da Serra, Itapevi, Itaquaquecetuba, Jandira, Juquitiba, Mairiporã, Mauá, Mogi das Cruzes, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Poá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Salesópolis, Santa Isabel, Santana do Parnaíba, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, São Lourenço da Serra, Suzano, Taboão da Serra e Vargem Grande Paulista.

O processo de metropolização, como vimos, sobrepassa as unidades municipais e cria uma nova unidade urbana e regional no estado de São Paulo, a chamada Macrometrópole Paulista (MMP).

Antes de nos aprofundarmos nessa nova tendência da urbanização no Brasil, a megaregião (ou cidade região, ou ainda megalópole, dependendo do ponto e vista e do enfoque teórico) que, com características específicas, está presente também no estado do Rio de Janeiro, concentremo-nos ainda na metrópole paulista e suas condicionalidades sobre as sociabilidades urbanas e as relações entre o público e o privado.

A metropolização incentiva a própria criação de um governo metropolitano, de modo a gerir e administrar as estruturas urbanas e recursos ambientais, sociais e econômicos que envolvem e relacionam vários dos municípios que formam a região. Esta não é uma tendência particularmente nova tampouco é uma exclusividade do processo de metropolização no Brasil, senão que fora analisada por Jacobs no início da década de 1960 para a região metropolitana de Chicago.

Muitos problemas, particularmente os de planejamento, são comuns a esses núcleos urbanos da região metropolitana com governos próprios. Esta, e não a cidade grande, é a unidade mais importante no tocante ao combate à poluição da água, aos grandes problemas de transportes, ao desperdício e mau uso do solo, ou à preservação dos lençóis freáticos, das áreas naturais, dos grandes locais de recreação e de outros recursos. Já que esses problemas reais e importantes existem e que não temos como solucioná-los administrativamente, foi desenvolvido um conceito chamado "Governo Metropolitano". Sob o Governo Metropolitano, as localidades separadas politicamente continuariam a ter identidade e autonomia política em assuntos exclusivamente locais, mas seriam reunidas sob um governo geral que teria poderes ampliados de planejamento e órgãos administrativos para executar os planos. Uma fatia dos impostos de cada localidade iria para o Governo Metropolitano, ajudando a aliviar parte do ônus financeiro que as cidades carregam, sem compensação, para investir na infraestrutura central utilizada pelas cidades vizinhas. As fronteiras políticas, que constituem barreiras ao planejamento conjunto ou à manutenção mútua da infraestrutura metropolitana comum a todos, seriam, conclui-se, esquecidas. A ideia do Governo Metropolitano é atraente não só para muitos planejadores; parece ter conquistado muitos importantes homens de negócios, que dizem em vários pronunciamentos que essa é a maneira racional de resolver os "negócios de governo". Os defensores do Governo Metropolitano têm plantas para comprovar que atualmente o planejamento da região metropolitana é inexequível. Essas plantas são mapas políticos de regiões metropolitanas expandidas. Perto do centro há uma unidade visivelmente grande, nítida, que representa o governo da cidade maior, a metrópole. Fora dela há um emaranhado de governos de cidades, condados, cidadezinhas e distritos que se sobrepõem, se repetem e se estrangulam, juntamente com toda sorte de regiões administrativas especiais, que surgiram por conveniência, alguns deles avançando sobre a cidade grande (JACOBS, 2011, p. 281).

A esse respeito, Meyer (2017), propõe o conceito de “cidadania metropolitana”. Segundo ela, "precisamos entender que vivemos na metrópole, o que é algo mais forte que viver no município" (ITV, 2017). A autora continua, e afirma que "a Constituição de 1988 deu enorme espaço aos municípios. O mantra era ‘as pessoas vivem no município’.

Mas de lá para cá, passamos a ser pessoas que vivem, trabalham e circulam em espaços metropolitanos. E as políticas públicas passam por esse olhar conjunto" (ITV, 2017), afirmou. Isso reforça precisamente o que temos discutido até o momento: a metropolização acarreta em seu próprio ritmo, vivências, sociabilidades, dilemas e problemas urbanos. Isso impacta em desafios para a gestão urbana, que deverá ser cada vez mais integrada entre os municípios da região e consorciada entre as dimensões pública e privadas. "A visão de metrópole guarda uma vida mais promissora e moderna que a voltada apenas para o seu município. Cada prefeitura precisa olhar para fora, para as oportunidades que a metrópole está oferecendo, utilizando os elementos das políticas públicas disponíveis para consórcios voltados às questões que afetam diretamente as cidades e os cidadãos" (ITV, 2017).

A diretora-adjunta de Análise e Disseminação de Informações da Fundação Seade, Rovená Negreiros, traçou um panorama demográfico, econômico e social da Grande São Paulo, a quarta maior região metropolitana do mundo, responsável por 53,8% do PIB do estado. Segundo ela "dos 39 municípios da Região Metropolitana, 13 correspondem a 51% do PIB do Estado. E não são os que mais crescem em termos populacionais e que, portanto, pressionam as demandas por serviços. Esse dado é importante, porque compartilhar significa observar quais municípios podem fazer frente financeira a isso. E não são todos" (ITV, 2017), explicou.

A análise do crescimento populacional em termos relativos (utilizando as taxas geométricas de crescimento populacional) nos permite entender mais a fundo as especificidades do processo de metropolização. Através da Tabela 2, por exemplo, podemos concluir que o período de maior crescimento da RMSP se deu entre as décadas de 1940 e 1960. Este período é caracterizado por grande incremento industrial, associado diretamente às rodovias recém inauguradas na região e à imigração interna, a partir principalmente do Nordeste brasileiro e do estado de Minas Gerais. Formam-se com isso novas áreas de concentração industrial no estado de São Paulo, as quais constituem o elemento mais dinâmico da estrutura urbana metropolitana.

**Tabela 2 – Taxas geométricas de crescimento anual da população (Município de São Paulo, Região Metropolitana de São Paulo e Estado de São Paulo, 1940 a 2017).**

| Período     | Tx Cresc MSP | Tx Cresc RMSP | Tx Cresc ESP |
|-------------|--------------|---------------|--------------|
| 1940 - 1950 | 5,18         | 5,54          | 2,44         |
| 1950 - 1960 | 5,58         | 5,95          | 3,45         |
| 1960 - 1970 | 4,60         | 5,44          | 3,32         |
| 1970 - 1980 | 3,66         | 4,46          | 3,45         |
| 1980 - 1991 | 1,13         | 1,83          | 2,12         |
| 1991 - 2000 | 0,92         | 1,69          | 1,84         |
| 2000 - 2010 | 0,76         | 0,97          | 1,08         |
| 2010 - 2017 | 1,05         | 1,19          | 1,28         |

Fonte: IBGE: Censos Demográficos de 1940 a 2010; Estimativas Populacionais de 2017. Elaboração: própria autora, 2019.

Outra característica importante do processo de metropolização em São Paulo é que, de 1940 a 2017, a RMSP sempre apresentou taxas geométricas de crescimento anual de sua população maiores que as taxas da capital paulista, seu município polo. Quando comparamos suas taxas com o estado de São Paulo, elas foram superiores nos períodos de 1940/1950 a 1970/1980.

Entretanto, nos períodos de 1980-91, 1991-2000, 2000-2010 e 2010-2017 suas taxas geométricas de crescimento anual foram inferiores às estaduais – o que indica claramente a desconcentração populacional, que é também econômica e industrial, para o interior do estado de São Paulo, envolvendo especialmente a Macrometrópole Paulista. Assim, outras regiões e outros municípios polos de Região Metropolitana dentro da Macrometrópole Paulista passam a ter papel de destaque na dinâmica populacional e econômica do estado, como é o caso da Região Metropolitana da Baixada Santista e da Região Metropolitana de Campinas.

Não obstante o peso destas três regiões metropolitanas (Região Metropolitana de São Paulo, Região Metropolitana de Campinas e Região Metropolitana da Baixada Santista) ter se mantido estável em relação à população total do Estado de São Paulo, as taxas de crescimento da RM de Campinas e da RM da Baixada Santista têm sido significativamente superiores às taxas de crescimento da Região Metropolitana de São Paulo. No período entre 2000 e 2010, Campinas e a Baixada Santista cresceram, respectivamente, 1,81% e 1,2% ao ano (IBGE, 2019).

Crescimento menor teve a Região Metropolitana de São Paulo: como nos mostra a Tabela 2, a taxa geométrica de crescimento populacional na RMSP entre 2000 e 2010 foi de apenas 0,97%.

De modo que não é apenas a RMSP que perde peso relativo da população do estado (e também da economia do Estado) senão que também o interior, e especialmente Campinas e a Baixada Santista, tornam-se mais dinâmicos e passam a atrair população e indústria liberados da capital. Embora ainda seja pequeno em comparação com a RMSP, as RM de Campinas e da Baixada Santista tiveram aumento do quanto representam em relação à população do estado: entre 2000 e 2010, Campinas passou de 6,3% para 6,7% e a Baixada Santista de 3,3% para 4% (IBGE, 2019).

**Tabela 3 - Região Metropolitana de São Paulo: taxas geométricas de crescimento anual da População residente (1950 a 2017).**

| Municípios             | 1950-1960    | 1960-1970    | 1970-1980    | 1980-1991    | 1991-2000    | 2000-2010    | 2010-2017   |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| Arujá                  | 4,18%        | 5,24%        | 6,05%        | 7,33%        | 5,16%        | 2,91%        | 1,72        |
| Barueri                | 13,99%       | 8,61%        | 6,97%        | 5,22%        | 5,31%        | 1,46%        | 1,52        |
| Biritiba Mirim         | 2,19%        | 4,65%        | 4,03%        | 2,66%        | 3,66%        | 1,49%        | 1,54        |
| Caieiras               | 19,58%       | 5,21%        | 4,80%        | 4,15%        | 6,90%        | 1,98%        | 1,83        |
| Cajamar                | 5,47%        | 4,97%        | 7,63%        | 4,05%        | 4,64%        | 2,36%        | 2,05        |
| Carapicuíba            | 9,61%        | 1,68%        | 26,50%       | 3,98%        | 2,19%        | 0,71%        | 1,01        |
| Cotia                  | 1,65%        | 7,96%        | 7,23%        | 5,08%        | 3,70%        | 3,04%        | 2,42        |
| Diadema                | 15,07%       | 20,48%       | 11,12%       | 2,70%        | 1,76%        | 0,78%        | 1,14        |
| Embu                   | 2,27%        | 13,69%       | 17,99%       | 4,60%        | 3,23%        | 1,46%        | 1,52        |
| Embu Guaçu             | 2,27%        | 8,02%        | 7,29%        | 5,15%        | 5,13%        | 1,00%        | 1,21        |
| Ferraz de Vasconcelos  | 12,29%       | 9,57%        | 7,97%        | 5,28%        | 4,46%        | 1,69%        | 1,66        |
| Francisco Morato       | 22,93%       | 15,96%       | 9,59%        | 10,46%       | 5,32%        | 1,46%        | 1,60        |
| Franco da Rocha        | 0,49%        | 3,69%        | 3,29%        | 4,93%        | 2,64%        | 1,98%        | 1,84        |
| Guararema              | -0,74%       | 5,20%        | 1,67%        | 1,61%        | 2,23%        | 1,67%        | 1,65        |
| Guarulhos              | 11,31%       | 8,92%        | 8,33%        | 3,68%        | 3,49%        | 1,31%        | 1,42        |
| Itapecerica da Serra   | 3,63%        | 7,99%        | 9,00%        | 4,07%        | 3,75%        | 1,63%        | 1,63        |
| Itapevi                | 9,82%        | 8,50%        | 6,70%        | 6,71%        | 4,64%        | 2,15%        | 1,93        |
| Itaquaquecetuba        | 8,38%        | 9,79%        | 9,48%        | 7,81%        | 5,75%        | 1,66%        | 1,64        |
| Jandira                | 3,33%        | 19,83%       | 11,07%       | 5,24%        | 4,33%        | 1,68%        | 1,65        |
| Juquitiba              | 0,05%        | 2,22%        | 5,43%        | 4,43%        | 3,18%        | 0,83%        | 1,10        |
| Mairiporã              | 3,18%        | 4,35%        | 3,37%        | 3,49%        | 4,65%        | 3,02%        | 2,40        |
| Mauá                   | 11,81%       | 13,45%       | 7,19%        | 3,38%        | 2,34%        | 1,39%        | 1,47        |
| Mogi das Cruzes        | 6,19%        | 3,99%        | 3,50%        | 3,02%        | 2,13%        | 1,60%        | 1,62        |
| Osasco                 | 11,03%       | 9,52%        | 5,19%        | 1,68%        | 1,55%        | 0,21%        | 0,65        |
| Pirapora do Bom Jesus  | 1,05%        | 4,10%        | 2,51%        | 4,77%        | 5,05%        | 2,41%        | 2,08        |
| Poá                    | 6,41%        | 7,44%        | 4,92%        | 3,46%        | 2,56%        | 1,02%        | 1,23        |
| Ribeirão Pires         | 6,83%        | 5,50%        | 6,69%        | 3,85%        | 2,31%        | 0,79%        | 1,07        |
| Rio Grande da Serra    | 6,83%        | 7,62%        | 9,14%        | 3,74%        | 2,42%        | 1,74%        | 1,68        |
| Salesópolis            | 0,46%        | 1,00%        | 0,54%        | 0,60%        | 2,64%        | 0,86%        | 1,12        |
| Santa Isabel           | 3,38%        | 3,88%        | 5,34%        | 2,48%        | 1,58%        | 1,44%        | 1,50        |
| Santana do Parnaíba    | 1,80%        | 0,39%        | 18,14%       | 2,46%        | 7,89%        | 3,82%        | 2,79        |
| Santo André            | 8,92%        | 5,55%        | 2,75%        | 1,02%        | 0,57%        | 0,37%        | 0,80        |
| São Bernardo do Campo  | 12,71%       | 9,41%        | 7,66%        | 2,68%        | 2,42%        | 0,85%        | 1,12        |
| São Caetano do Sul     | 6,70%        | 2,81%        | 0,78%        | -0,80%       | -0,72%       | 0,65%        | 0,96        |
| São Lourenço da Serra  | -            | 5,31%        | 4,82%        | 1,20%        | 5,40%        | 1,38%        | 1,46        |
| <b>São Paulo</b>       | <b>5,69%</b> | <b>4,57%</b> | <b>3,55%</b> | <b>1,18%</b> | <b>0,88%</b> | <b>0,75%</b> | <b>1,05</b> |
| Suzano                 | 9,28%        | 7,48%        | 6,06%        | 4,26%        | 4,13%        | 1,39%        | 1,47        |
| Taboão da Serra        | -            | 19,08%       | 8,95%        | 4,67%        | 2,37%        | 2,16%        | 1,93        |
| Vargem Grande Paulista | -            | -            | -            | -            | 8,36%        | 2,77%        | 2,28        |
| <b>Total</b>           | <b>6,17%</b> | <b>5,24%</b> | <b>4,40%</b> | <b>1,89%</b> | <b>1,63%</b> | <b>0,96%</b> | <b>1,19</b> |

Fonte: IBGE: Censos Demográficos de 1940 a 2010; Estimativas Populacionais de 2017. Elaboração: própria autora, 2019.

Quando analisamos onde e como cresce a Região Metropolitana de São Paulo, nos deparamos com outra importante característica do processo de metropolização em curso: o fato de ele desenvolver-se através de uma polaridade entre centro e periferia. O crescimento da Região Metropolitana de São Paulo é maior na periferia que no núcleo (o município polo da RM, a cidade de São Paulo).



Mais da metade do aumento absoluto da população na RMSP entre 2000 e 2010 (54,62% alocou-se nos municípios periféricos. Enquanto a taxa de crescimento do núcleo foi de 0,76% no período, na periferia esta taxa foi de 1,25%.

A diminuição do ritmo de crescimento populacional na cidade de São Paulo não significa necessariamente melhoria das condições de vida da população residente na capital paulista. Segundo importante estudo de Pasternak e Bógus (1999),

“A periferização da população metropolitana, já evidente nos anos 80, acentuou-se nos anos 90: os moradores mais pobres são impelidos para regiões cada vez mais distantes, tanto para o entorno da capital, como para as cidades limítrofes. Além disso, o processo de desconcentração industrial, para regiões com mão-deobra mais barata e com menos impostos, continua. Aliam-se ao custo de mão-deobra e ao custo da terra fatores como a migração de retorno e a fuga das classes médias para condomínios fechados nas cidades vizinhas. Perante esse quadro, percebe-se que o menor crescimento demográfico do município de São Paulo não significou melhoria de condições de vida. A migração de atividades econômicas para o interior ampliou a pobreza urbana. Sinais visíveis da pauperização marcam a paisagem da cidade” (PASTERNAK & BÓGUS, 1999, p. 37).

A auto-segregação é um aspecto característico do estágio de urbanização e metropolização que vivemos nas últimas décadas. Como afirmam Bógus e Pasternak (2003), diversos elementos sociais escondem-se atrás do suposto apelo por segurança que estes empreendimentos prometem.

Conforme anteriormente afirmado, a proliferação de condomínios fechados em São Paulo (tal como em outras cidades brasileiras) não pode ser explicada apenas pela preocupação com a segurança, embora este seja um argumento recorrente. Há também a busca pelo status, pela apropriação de marcas de distinção de poder, uma vez que, na sociedade atual, as pessoas são diferenciadas pela sua capacidade de consumo – entendido, neste caso, como dimensão que envolve projetos e estilo de vida. De fato, o aparecimento de condomínios e loteamentos fechados em São Paulo faz parte de um processo mais amplo, que caracteriza um novo padrão de segregação espacial e de desigualdade social na cidade. Este novo modelo substitui, aos poucos, o padrão dicotômico centro-rico versus periferia-pobre cedendo lugar a outros tipos de espaços segregados, fragmentados e heterogêneos. O crescimento da violência é apenas uma parte do argumento, que envolve as estratégias imobiliárias e de marketing, para a venda dos empreendimentos. Entretanto, é a mais exacerbada. Persuade consumidores que são diariamente, bombardeados pela mídia, com relatos de crimes violentos, ou mesmo, com dados e registros a respeito da insegurança dos espaços públicos. O que nem sempre é explicitado é o apelo à exclusividade e ao status de residir nesses empreendimentos, onde a homogeneidade social dos moradores é também vista como uma garantia de tranquilidade em termos da vizinhança. Pelo menos no universo da propaganda, a moradia em condomínios horizontais fechados cria a ilusão de um mundo perfeito. O que não se explicita, é que algumas práticas concretas desses assentamentos – muros, grades, sistemas sofisticados de segurança – denotam uma organização social que expressa, além do medo, formas de convivência e sociabilidade assentadas na segregação, na discriminação social e na distinção de classe (BÓGUS e PASTERNAK, 2003, ps. 62-63).

A metropolização em curso passa a formar-se, então, a partir do próprio processo de crescimento urbano, econômico e populacional da cidade de São Paulo, que cada vez mais extrapola os limites físicos do município. Progressivamente, ocorre, conforme analisam Pasternak e Bógus (1999), o deslocamento de atividades industriais para outros municípios da Região Metropolitana de São Paulo (São Bernardo do Campo, Santo André, São Caetano do Sul etc) e, atualmente, para outros municípios da Macrometrópole Paulista (Jundiaí, Campinas, Sorocaba, São José dos Campos etc). As autoras analisam esses processos à luz do conceito de reconversão econômica.

Segundo Bógus (2018),

“Os dados apresentados sobre as transformações no mercado de trabalho no município de São Paulo e na Região Metropolitana de São Paulo indicam a vigência desde as últimas décadas do século XX de um processo de reconversão econômica, que altera a natureza econômica na região, a composição dos empregos e a morfologia urbana, com redefinições importante nas dinâmicas de mobilidade intra urbana. Sobre isso, o primeiro dado que merece reflexão é a diminuição da participação do emprego industrial no total dos ocupados da RMSP. Como já dito ao longo do texto, há uma tendência no Brasil de diminuição do peso da indústria nos indicadores econômicos nacionais e, como um dos resultados deste fenômeno, o emprego industrial perde importância. Emprego este que, no caso brasileiro, está sujeito às leis trabalhistas e às normas complementares que estabelecem a relação entre o emprego e o sistema de proteção social” (BÓGUS, 2018, p. 19).

É importante considerar, a partir do trecho acima citado, que o processo de reconversão econômica vincula-se diretamente à tendência de metropolização em curso na região. A reconversão econômica altera a estrutura do emprego na cidade de São Paulo de uma forma bastante clara, diminuindo o peso da indústria no total da população ocupada no município entre 1991 e 2015, que cai de 24,4% para 8,6%, ao passo que o peso do setor de serviços sobe de 50% para 68,4%.

**Tabela 1 – Pessoas ocupadas segundo setor de atividade econômica (MSP, 1991 – 2015):**

| Ano  | Agricultura | Indústria | Comércio | Serviços |
|------|-------------|-----------|----------|----------|
| 1991 | 0,1         | 24,4      | 11,3     | 50,0     |
| 1992 | 0,2         | 21,7      | 11,0     | 51,6     |
| 1993 | 0,1         | 22,3      | 11,1     | 49,3     |
| 1994 | 0,2         | 21,9      | 12,8     | 56,0     |
| 1995 | 0,2         | 21,2      | 13,7     | 58,7     |
| 1996 | 0,1         | 19,6      | 14,0     | 60,6     |
| 1997 | 0,1         | 18,4      | 14,4     | 61,4     |
| 1998 | 0,1         | 16,9      | 14,7     | 63,3     |
| 1999 | 0,1         | 16,6      | 14,8     | 64,0     |
| 2000 | 0,1         | 16,0      | 15,6     | 63,7     |
| 2001 | 0,1         | 15,5      | 16,2     | 63,7     |
| 2002 | 0,1         | 14,7      | 15,7     | 65,1     |
| 2003 | 0,1         | 14,4      | 16,7     | 64,9     |
| 2004 | 0,1         | 14,5      | 17,2     | 64,6     |
| 2005 | 0,1         | 14,2      | 17,4     | 64,4     |
| 2006 | 0,1         | 12,8      | 17,2     | 65,6     |
| 2007 | 0,1         | 12,3      | 17,3     | 65,5     |
| 2008 | 0,1         | 11,9      | 17,3     | 65,4     |
| 2009 | 0,1         | 11,2      | 17,5     | 65,4     |
| 2010 | 0,1         | 11,1      | 17,7     | 65,1     |
| 2011 | 0,1         | 10,6      | 17,4     | 65,3     |
| 2012 | 0,1         | 10,2      | 17,5     | 66,0     |
| 2013 | 0,1         | 9,9       | 17,5     | 66,1     |
| 2014 | 0,1         | 8,4       | 17,3     | 67,0     |
| 2015 | 0,1         | 8,6       | 17,2     | 68,4     |

Fonte: Fundação SEADE, 2017. Elaboração: própria autora, 2019.

Ainda que de forma menos intensa, o comércio absorve também parte da população liberada pela indústria: as pessoas ocupadas no comércio, que representavam 11,3% do total em 1991, passam a representar 17,2% do total em 2015. Essa indústria em realidade não desaparece, mas se desloca, como vimos, para outros municípios, da Região Metropolitana de São Paulo e da própria Macrometrópole Paulista, intensificando a tendência de metropolização.

Essa alteração condiciona um fenômeno importante: a intensificação de trocas migratórias e a própria mobilidade e pendularidade da população entre os municípios da Região Metropolitana de São Paulo. Por consequência, o município de São Paulo, como indica Magalhães, Bógus e Baeninger (2018), passa inclusive a atrair um trabalhador imigrante internacional com outras características. Segundo os autores (MAGALHÃES, BÓGUS e BAENINGER, 2018),

A cidade de São Paulo passa, desde as últimas décadas do século XX, por um processo de reconversão econômica, caracterizado por desconcentração industrial e crescimento de seu setor de serviços, que tem articulado novas mobilidades intra-urbanas, as quais fizeram crescer seu anel periférico. Tem, também, atraído e absorvido um novo tipo de trabalhador imigrante internacional, não vinculado mais nem ao trabalho na indústria e tampouco ao trabalho na lavoura. Uma das principais faces dessa nova fase da migração internacional em São Paulo é a mobilidade de trabalhadores transnacionais de circuitos migratórios Sul-Sul, que encontram na cidade alocação em setores de baixa qualificação como costura, construção civil, limpeza pública e serviços domésticos. Seu processo de inserção laboral e ocupação do espaço é permeado pela produção de novas territorialidades, isto é, pela construção de espaços migrantes na cidade, destacados por práticas sociais, culturais e comerciais transnacionais (MAGALHÃES, BÓGUS & BAENINGER, 2018, p. 76).

Outras transformações<sup>1</sup> importantes indicam a feminização e o envelhecimento da população da RMSP. A Região Metropolitana de São Paulo torna-se mais feminina entre 2000 e 2010, com sua razão de sexo passando de 93,04 para 92,03; torna-se também mais envelhecida: o índice de envelhecimento passou de 20,73% em 2000 para 32,48 em 2010, ou seja, em 2010, havia 32,48 idosos para cada 100 jovens.

A proporção da população idosa (pessoas com 65 anos ou mais de idade) era 5,48% em 2000, e passou para 7,12% em 2010. Consequente, diminui a participação relativa de outros grupos etários. Nesse caso, o grupo etário que mais diminuiu foi a população de até 15 anos de idade: essa população representava 26,42% em 2000 e passou para 21,93% em 2010.

Em síntese, podemos concluir que houve redução do tamanho dos grupos etários mais jovens e aumento do tamanho dos grupos etários de idade mais avançada. Isso denota a manifestação de um processo de transição demográfica, no qual se altera a estrutura etária da população e eleva-se a esperança de vida ao nascer.

Com uma estrutura populacional mais envelhecida, novas demandas e pressões por serviço passam a ser feitas, o que traz novos e grandes desafios para as políticas públicas de saúde, previdência e assistência social, entre outras.

---

<sup>1</sup> Recomendamos aqui o importante estudo de Pasternak e Bógus (1999), que esmiúçam as tendências urbanas na cidade de São Paulo e sua Região Metropolitana incorporando mais fatores e variáveis do que temos analisados até aqui. As autoras (PASTERNAK & BÓGUS, 1999) analisam as tendências urbanas segundo i) manutenção do padrão periférico de crescimento; ii) estrutura etária diferencial intra urbana; iii) razão de masculinidade: chefes de domicílios e população; iv) cor dos chefes de domicílios; v) escolaridade dos chefes; vi) categorias sócio-ocupacionais e renda dos chefes e vii) domicílios e infra estrutura.

Outra característica da transição demográfica é a queda da mortalidade infantil, a diminuição das taxas de fecundidade e uma mudança no perfil dos arranjos familiares e habitacionais, com novos modelos de família e domicílios ocupados por um número cada vez menor de pessoas. O perfil demográfico da população metropolitana está, portanto, em forte mutação.

Um aspecto importante para que tenhamos uma dimensão mais precisa de como a própria noção de espaço público pode ter significados diferentes segundo regiões diferentes de uma mesma cidade é a compreensão das desigualdades sócio espaciais urbanas.

Importante reflexão vinculada ao Observatório das Metrópoles (PASTERNAK & BÓGUS, 2000) sistematiza as desigualdades sócio espaciais existentes entre os 96 distritos do município de São Paulo, e agrupa esses distritos em anéis. Os anéis refletem como transformações urbanas incidem de forma desigual no espaço em decorrência das características sociais, econômicas e ocupacionais da população residente nestes espaços.

Segundo o último Censo Demográfico, o município de São Paulo possuía em 2010 uma população de 11.704.841 pessoas (em abril de 2018, essa população já era de 12.176.866 pessoas). Referindo-nos à população de 2010, quase a metade dela, 48%, residia no anel periférico da cidade de São Paulo (5.709.902 pessoas).

Não obstante o tamanho da periferia de São Paulo, o anel central tem retomado suas taxas de crescimento, o que indica a abertura de novos empreendimentos habitacionais nos distritos da Bela Vista, Consolação, Liberdade, República, Santa Cecília e Sé.

Em outras palavras: o último Censo Demográfico indica que o crescimento do município de São Paulo, que até então se dava essencialmente no anel periférico e com perda populacional no centro, se reverte, com crescimento da população residente no centro. Em 2017, os dados reafirmam essa tendência do anel central.

**Tabela 4 – População residente por anéis do Município de São Paulo (1960 a 2017).**

| Anel          | 1960    | 1970    | 1980    | 1991    | 2000     | 2010     | 2017     |
|---------------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|
| Central       | 319117  | 341752  | 426283  | 384048  | 318599   | 360266   | 375790   |
| Interior      | 684762  | 689930  | 781578  | 686610  | 583956   | 648269   | 681927   |
| Intermediário | 1022152 | 1346527 | 1529230 | 1413723 | 1316367  | 1426682  | 1465705  |
| Exterior      | 1280277 | 2191068 | 2983114 | 3265900 | 3304779  | 3414917  | 3471517  |
| Periférico    | 407557  | 1359929 | 2773021 | 3860378 | 4911845  | 5403336  | 5709902  |
| Total         | 3713865 | 5929206 | 8493226 | 9610659 | 10435546 | 11253470 | 11704841 |

Fonte: IBGE: Censos Demográficos de 1940 a 2010; Estimativas Populacionais de 2017. Elaboração: própria autora, 2019.

Na década de 1980, o crescimento populacional do município de São Paulo foi quase exclusivamente no anel periférico, inclusive com perda populacional de mais de 250 mil pessoas que deixaram de residir no anel central. Essa perda foi ainda maior (265 mil pessoas) na década de 1990. Com a passagem ao século XX, a região central passa a ser novamente objeto do capital imobiliário, e o resultado um ganho de 216 mil pessoas no anel central de São Paulo.

Não só volume e as taxas de crescimento populacional são distintos segundo os anéis que formam o município de São Paulo, como também a própria estrutura etária, o que é de fundamental importância para a reflexão sobre a espacialização das políticas públicas e dos equipamentos públicos urbanos.

A composição por idade e sexo varia bastante por anel: os anéis central, interior e intermediário caracterizam-se por reduzida participação dos grupos etários mais jovens, de, respectivamente, 12,07%, 13,40% e 15,76% de população com menos de 15 anos de idade. Nos anéis exterior e periférico, essa participação é de 19,61% e 24,28%, respectivamente. Em outras palavras, praticamente 1 a cada 4 pessoas que reside no anel periférico possui menos de 15 anos de idade.

Outro ponto relevante é que, no anel interior (distritos de Barra Funda, Bom Retiro, Brás, Cambuci, Jardim Paulista, Mooca, Pari, Perdizes, Pinheiros e Vila Mariana), região da capital paulista que concentra a população de maior renda média, a razão de sexo seja justamente a menor, de 84 homens para cada 100 mulheres, ao passo que o índice de envelhecimento indique 103,23 idosos para cada 100 pessoas de até 15 anos.

O anel central é mais feminino (89 mulheres para cada 100 homens) e seu índice de envelhecimento é de 98,0 (98 idosos para cada 100 pessoas de até 15 anos). No anel periférico, onde, como já vimos, um em cada 4 tem menos de 15 anos, o índice de envelhecimento é de incríveis 22,05, isto é, apenas 22,05 idosos para cada 100 pessoas de até 15 anos. A periferia, além de mais jovem, é também mais feminina: há 92,37 homens para cada 100 mulheres.

O crescimento populacional frequentemente tem se convertido no principal vilão urbano: o elemento mais agressivo ao meio ambiente e à sustentabilidade. Todavia, assim como a falsa lógica malthusiana, a má gestão urbana atualiza a crença equivocada de que não há espaço para todos, quando o que vemos, na verdade, são ocupações muito desiguais do espaço e dinâmicas segregadoras. A cidade é um direito, não de alguns, mas de todos que nela vivem, independente de quantos esses sejam. Então a questão do tamanho populacional deve ser sempre vista à luz da capacidade de se criar formas dignas de ocupação do espaço, de moradia, de mobilidade dentro da cidade, de usufruto dos equipamentos sociais da cidade.

Isso coloca o debate, portanto, em outros termos: a de uma agenda urbana que concilie desenvolvimento econômico com desenvolvimento social. “Há que se destacar que a quase totalidade do acréscimo atual ocorre em países com baixo desenvolvimento econômico, justamente aqueles com menor capacidade para enfrentamento dos problemas decorrentes” (ANDREOLI, GADENS, HARDT e ANDREOLI, 2019, p. 216). A qualidade da urbanização e da gestão urbana, portanto, passa necessariamente pelo desenvolvimento social e econômico, e pela capacidade de se produzir uma cidade onde caibam todos, e não uma cidade formal/legal, para as classes sociais privilegiadas, e a cidade informal/ilegal, para os subalternizados, os excluídos da cidade.

“A (in)sustentabilidade do padrão de urbanização metropolitano se caracteriza pela prevalência de um processo de expansão e ocupação dos espaços intraurbanos que, na maior parte dos casos, configura baixa qualidade de vida para parcelas significativas da população. As cidades têm a marca da dualidade, sendo que as partes que abrigam a população mais carente relegado dos benefícios urbanos têm tido crescimento muito maior do que a denominada cidade formal. Assim se configura a expansão de partes da cidade nas quais se situam assentamentos em situação ilegal, marcados pela exclusão social e pelo acesso diferenciado aos investimentos públicos. À medida que o processo de urbanização se intensifica para as áreas mais periféricas, o quadro se agrava. Encontra-se uma realidade de pobreza caracterizada por ocupações irregulares de áreas ambientalmente frágeis, como encostas e áreas alagáveis, problemas de saneamento ambiental decorrentes do baixo índice de coleta e tratamento de esgotos” (JACOBI e BESEN, 2019, p. 566).

Outra importante pesquisa sobre as desigualdades sócio espaciais na cidade de São Paulo é o Mapa da Desigualdade de São Paulo, levantamento anual realizado pela Rede Nossa São Paulo, desde 2012. Este levantamento tem como unidade os 96 distritos da cidade de São Paulo, que são analisados segundo um conjunto de 53 indicadores sociais, econômicos, demográficos, culturais e demográficos, como habitação, esperança de vida, trabalho, educação, mobilidade etc. Esta Pesquisa é, portanto, uma importante sistematização realizada sobre as diferenças sócio espaciais na capital paulista.

Apresentaremos abaixo alguns dos indicadores mais expressivos de como a estrutura urbana do município de São Paulo encontra-se dramaticamente rompida e desigual. Todos os dados se referem ao ano de 2018.

O número de equipamentos culturais por 10.000 habitantes na cidade de São Paulo oscila de 3,09 (Sé) a 0,03 (Grajáú), uma diferença de 117,83 vezes. A média da cidade é de 0,16 equipamentos culturais por 10.000 habitantes.

O número de equipamentos culturais públicos por 100.000 habitantes na cidade de São Paulo oscila de 53,67 (Butantã) a 0,61 (Jardim Ângela), uma diferença de 87,42 vezes. A média da cidade de São Paulo é de 3,59.

O número de equipamentos esportivos públicos por 10.000 habitantes oscila de 1,61 (Pari) a 0,07 (Vila Andrade), uma diferença de 24,80 vezes. A média da cidade de São Paulo é de 0,31 equipamento esportivo público a cada 10.000 habitantes.

O tempo de atendimento para se obter uma vaga em creche oscila de 8,24 dias (República) a 401,07 dias (Pedreira), uma diferença de 48,67 vezes. A média da cidade é de 129,66 dias.

A proporção dos domicílios em favelas oscila de 0,08% (Pinheiros) a 49,15% (Vila Andrade), uma diferença de 605 vezes. Isto é, no distrito da Vila Andrade, praticamente a metade dos domicílios encontra-se em favelas. A média da cidade de São Paulo é de 7,82%.



A proporção de nascimentos a partir de gravidez na adolescência, isto é, de crianças nascidas de mães de 19 anos ou menos, oscila de 0,68% (Jardim Paulista) a 17,06% (Parelheiros), uma diferença de 24,96 vezes. A média da cidade de São Paulo é de 9,43%.

A idade média ao morrer oscila de 81,58 anos (Jardim Paulista) a 58,45 anos (Cidade Tiradentes). A diferença é de 1,4 vezes, ou, mais concretamente, 23,45 anos de diferença. A média da cidade de São Paulo é de 70,56 anos.

Um dos indicadores mais desiguais é a quantidade de leitos hospitalares por 1.000 habitantes. Esse indicador oscila de 48,42 (Bela Vista) a 0,04 (São Rafael), uma diferença de 1.251,65 vezes. A média da cidade de São Paulo é de 4,06 leitos.

A taxa de mortalidade infantil oscila de 2,54% (Socorro) a 21,34% (Artur Alvim), uma diferença de 8,39 vezes. A média da cidade de São Paulo é de 9,71 óbitos de menores de um ano de idade a cada 1000 crianças nascidas vivas.

O pré-natal insuficiente (mães que fizeram menos de 7 consultas pré-natais) oscila de 4,17% (Moema) a 31,20% (Itaim Paulista), uma diferença de 7,48 vezes. A média da cidade de São Paulo é de 18,03%.

A taxa de emprego formal (número de empregos formais a cada 10 habitantes) oscila de 59,24% (Barra Funda) a 0,24% (Cidade Tiradentes), uma diferença de 246,70 vezes. A média da cidade de São Paulo é de 6,74%.

As periferias das cidades têm sido caracterizadas como espaços de precarização das condições de vida, observando-se uma superposição dos problemas de ordem ambiental e social – baixa renda, pouca escolaridade, congestionamento da ocupação domiciliar –, o que reflete um excesso de privações e de exclusão do acesso a melhores condições de urbanização. O padrão periférico de urbanização, marcado pela ocupação ilegal de áreas ambientalmente frágeis, tem provocado uma significativa degradação dos recursos hídricos, do solo, das condições de saúde, bem como tem ampliado o alcance dos problemas socioambientais concomitantemente com os conflitos” (JACOBI e BESEN, 2019, p. 568).

É importante aqui ressaltar que o processo de periferação na cidade de São Paulo, diretamente relacionado com a própria metropolização, é um processo, como se diz, historicamente datado. A melhor expressão disso é que antigas periferias acabaram por ser, senão incorporadas, pelo menos aproximadas, ao centro urbano mais dinâmico, elitizando essas regiões e avançando para ainda mais distante a periferia.

As décadas de 1940 e 1950 “foram marcadas pela expansão da cidade em direção ao que podemos denominar de primeira periferia, ou periferia próxima, época em que foram ocupadas as áreas afastadas do centro, mas ainda dentro dos limites do município de São Paulo” (Bogus, 1992:34). Cabe mencionar a importância da ligação viária do município com as cidades vizinhas de Guarulhos e do ABC (Santo André, São Bernardo e São Caetano), já nos anos 40 importantes centros industriais que absorviam grande contingente de operários. A expansão da periferia pela chamada Região Metropolitana, constituída oficialmente, como área administrativa, em 1973, ocorreu principalmente a partir da década de 1970 com a abertura de inúmeros loteamentos, muitos deles “clandestinos”, ou seja, projetados e vendidos sem a aprovação da municipalidade e desrespeitando a legislação de parcelamento e uso do solo. Nesses loteamentos a população trabalhadora de baixa renda construiu suas casas em pequenos lotes financiados pelos próprios agentes imobiliários, sem qualquer mediação do poder público, que só posteriormente à venda dos lotes e instalação dos moradores era chamado a prover a área com os equipamentos e serviços públicos indispensáveis, tais como, água encanada, iluminação residencial e pública, além de transporte. A construção das casas era geralmente feita pela própria família, nos fins-de-semana e/ou nas horas livres de algum de seus membros, processo característico do que se denominou “auto-construção” e que, aos poucos, estendeu-se à produção do entorno das moradias. De fato, também foram providenciadas pelos próprios moradores a construção de guias e sarjetas, a colocação de postes para iluminação pública, além da construção de alguns equipamentos de uso coletivo, como a igreja e a escola. Em relação à construção da periferia, Mautner comenta que “embora seguindo um padrão fragmentado, descontínuo no tempo e no espaço, a forma predominante de produção do espaço urbano em São Paulo poderia ser apresentada como uma sequência de três camadas, as duas primeiras consistindo em ‘trabalho’, cobrindo e preparando a terra para a terceira, o ‘capital’.” (Mautner, in Deak e Schiffer, 1999, p. 256). Este processo, em menor escala, ainda continua presente na produção do espaço em São Paulo. A terra é transformada em propriedade, fragmentada e colocada à venda. Casas são edificadas, tanto por pura produção doméstica como com contratação de trabalho remunerado para toda a construção. Aqui, pode-se perceber distinções entre o que acontecia até 80, com predominância da auto-construção, e nos anos 90, onde a produção por encomenda surge com maior frequência. Esta é a primeira camada de trabalho. A segunda camada de trabalho, agora sempre remunerada, corresponde à resposta dos governos locais a pressões por infra-estrutura. Esta segunda camada abre caminho para uma terceira camada, num processo que varia no tempo, podendo levar décadas, onde botequins e quitandas de fundo de quintal são substituídas por padarias, supermercados, bares, num processo de mimetização que acaba por encobrir a forma de produção original, e muitas vezes expulsando os antigos moradores para uma periferia mais distante, onde vão originar novamente uma primeira camada. Agora com invasões e loteamentos por Associações de Moradores, não mais os antigos loteadores clandestinos, mas sempre atuando na construção de uma periferia pelos e para os trabalhadores mais pobres. Esse deslocamento rumo à periferia atingiu num primeiro momento a população migrante, proveniente de várias partes do país, para quem a chegada à grande metrópole não significou, via de regra, o final de uma trajetória migratória; já por muitas vezes prolongada pela migração em etapas até a cidade grande. E, se antes de

chegar à região metropolitana as causas da migração estão fortemente associadas às possibilidades de trabalho, ao atingir a grande metrópole, além de necessitar de um emprego, o migrante se defronta com outros problemas como o da moradia escassa e cara. Assim, a possibilidade de sua fixação na grande cidade depende da habitação. Se na década de 70 esses migrantes de diversas regiões do Brasil, e sobretudo do Nordeste, passaram a ocupar os loteamentos periféricos, cada vez mais distantes do centro de São Paulo, em décadas anteriores (1950 e 1960), eles já haviam se alojado na periferia mais próxima, ainda dentro dos limites do município de São Paulo. A segregação residencial que a partir daí se acentuou pode ser atribuída à conjugação dos efeitos do mercado imobiliário (inacessível à população de baixa renda, em áreas equipadas) e da atuação do Estado que beneficia o setor imobiliário em detrimento da população (BÓGUS & PASTERNAK, 2003, ps. 58-59).

Elaborar e avaliar políticas públicas e instrumentos de gestão urbana têm que passar necessariamente pela compreensão destas desigualdades sócio espaciais. Os dados acima sugerem que o direito à cidade tem se convertido em um tema de primeira relevância, dado que o lugar em que se habita no tecido urbano poderá definir, até mesmo, se a pessoa morrerá antes dos 60 ou depois dos 80 anos de idade; se a pessoa terá um emprego formal ou um emprego informal; se a pessoa terá equipamentos públicos de cultura e de esporte à serviço de seu bem estar urbano e sua qualidade de vida ou se não; se a pessoa esperará uma semana ou mais de um ano para conseguir creche a seu filho; se a pessoa morará em favela ou não, etc. Mas há ainda outra dimensão importante das desigualdades urbanas: de acordo com o lugar em que se mora na cidade, se terá um parque, áreas verdes, praças e espaços públicos ou não.

“O déficit de arborização das cidades está associado ao nível socioeconômico da população. O Censo 2010 mostra que o índice de domicílios urbanos sem árvores em seu entorno chega a 63,3%. A falta de áreas verdes é muito mais acentuada nos domicílios pobres. Nas moradias com renda per capita mensal de até ¼ do salário mínimo, 43,2% não têm árvores em seu entorno. O índice nos domicílios de renda de mais de 2 salários mínimos por pessoa é de 21,5%, quase a metade” (JACOBI e BESEN, 2019, p. 569).

A qualidade urbana e ambiental que os bairros de renda média mais elevada conseguem manter expressa mais o poder político diferencial trazido pelo poder econômico, e sua orientação para travar a ocupação desordenada. Retornamos, pois, ao embate entre público e privado, tema de fundo desta dissertação. No âmbito das múltiplas relações e embates entre o público e o privado em escala urbana, interessa-nos, particularmente, refletir sobre que lugar os *parklets* ocupam nessas relações. Buscaremos refletir sobre como formam-se esses espaços e que finalidades são feitas dele, situando-os, como fizemos até aqui, no contexto de uma cidade desigual e da produção social do espaço urbano. Poderiam os *parklets* significar uma forma de ocupação pública dos espaços, não obstante eles formarem-se a partir de uma demanda de empreendimentos privados?

Poderiam os *parklets* obstaculizar em alguma medida a primazia do automóvel sobre o espaço urbano, orientando o uso de parte da via urbana para a convivência? A localização do *parklet* poderia condicionar o seu uso e torna-lo mais ou menos apropriável enquanto espaço público? Essas são algumas das questões que nos orientarão no Capítulo 2 desta Dissertação.

## Capítulo 2: Os Parklets no Contexto do Direito à Cidade

### A Cidade Para Pessoas

Iniciaremos este capítulo trazendo alguns temas e reflexões advindos de Jan Gehl, arquiteto e urbanista dinamarquês autor de diversos livros, dos quais o principal, intitulado “Cidades Para Pessoas”, traz uma síntese de estudos feitos ao longo da vida de Gehl, reunidos a partir do conceito de “planejamento urbano humanístico”. Gehl possui mais de 50 anos de experiência em projetos que alteraram de forma radical a lógica de algumas cidades, como Nova York, Moscou, Copenhague e Curitiba.

Segundo Gehl, o seu citado livro é um “protesto contra algumas ideias dominantes de planejamento urbano, paradigmas de planejamento urbano muito dominantes na segunda metade do século XX”. Para Gehl, uma das principais manifestações de planejamento urbano que ignoram as pessoas e a vida nas cidades é Brasília, expressão mais acabada do modernismo. A chamada “síndrome de Brasília” cria cidades em que os locais de trabalho, de residência, lazer e comércio estruturam-se de forma muito distantes uns dos outros, forçando as pessoas a locomoverem-se de carro entre eles. De acordo com Gehl, em Brasília, os “construtores não pensaram nas pessoas nas ruas, nas pessoas entre prédios”. Eles construíram prédios e nos espaços entre os prédios, ao invés de estabelecerem espaços de socialização e convívio, de direito à cidade, fizeram apenas jardinagem.

“E levamos 50 anos para descobrir tudo de ruim que há no modernismo porque todo o conhecimento sobre pessoas e cidades foi jogado fora pelos modernistas (...). Demoramos 50 anos para saber que esse tipo de planejamento urbano não é humanístico. Não é para as pessoas e podemos fazer algo muito melhor. Podemos reparar as cidades existentes e podemos fazer novas cidades muito melhores do que Brasília ou do que as coisas que se vê aqui em São Paulo”

Segundo Gehl, tem havido, desde os anos 2000, uma mudança de paradigma: as pessoas não querem mais o modernismo, no qual elas não cabem, e nem a invasão dos carros, privilegiando outras formas de transporte na cidade, como o próprio transporte público. As pessoas mobilizam-se, então, cada vez mais para que as cidades sejam “habitáveis, sustentáveis e saudáveis”. “Porque essa ideia velha de planejamento urbano também foi apoiada pelo automobilístico, pelos carros que devem levar as pessoas de um lugar a outro. Isso significa que, durante 50 anos, fizemos um planejamento urbano que convida as pessoas a ficarem sentadas o dia todo. E agora sabemos que isso é um grande problema para a saúde”.

De acordo com Gehl, esse modelo urbano impacta na saúde das pessoas, ocasionando, também, uma elevação dos gastos públicos com saúde tão mais as pessoas locomovem-se de carro. Segundo o urbanista, cada uma hora de exercício físico diário, como uma simples caminhada, por exemplo, proporciona uma expectativa de vida de 7 anos a mais. Referindo-se à Copenhagen, Gehl afirma que a cada de 1 quilômetro de bicicleta percorrido na cidade, a sociedade economiza 35 centavos com gastos públicos de saúde; e para cada 1 quilômetro percorrido de carro, a sociedade gasta, por outro lado, 14 centavos. Conclui com isso que “a forma de construir tem uma enorme influência na vida das pessoas e na qualidade de vida”.

Para Gehl, é importante que as cidades possuam uma agenda, um planejamento, com objetivos claros de sustentabilidade e metas de diminuição e eliminação da utilização de combustíveis fósseis. Mas, pelo contrário, as cidades têm atuação apenas reativa, na maioria das vezes apenas reagindo aos problemas e contradições urbanas que, propriamente, estabelecendo metas e alterando a sua lógica de funcionamento.

“Geralmente, a qualidade das cidades brasileiras não é tão boa quanto de cidades na Suécia ou lugares assim. Porque as forças do mercado foram muito fortes aqui. A indústria automobilística empurrou os carros para as cidades. As construtoras foram fazendo esses prédios rápido sem refletir se seria uma boa cidade com mais torres de prédios. Em geral, não se torna uma boa cidade. Você deve saber porque faz isso e, o mais importante no planejamento urbano, você deve saber para onde vai. Todas as boas cidades que conheço têm um plano específico: até 2020 fazemos isso, e até 2030 essa outra coisa, até 2040 não teremos mais combustíveis fósseis e até 2050 estaremos aqui”

Na entrevista com Gehl<sup>2</sup>, utilizada aqui como fonte bibliográfica, o arquiteto é questionado sobre se é possível estabelecer projetos e recomendações para São Paulo a partir de uma comparação com Copenhagen, tendo em vista serem cidades muito distintas. Para Gehl, há princípios que devem ser alterados, independente do porte da cidade e de sua densidade demográfica. E o mais importante é, segundo o arquiteto e urbanista, alterar o padrão da mobilidade.

“Então, há muita coisa mudando e sabemos que devemos encontrar novos modos de mobilidade. Porque a velha ideia de mobilidade, dos automóveis, de que todo o indivíduo tenha quatro rodas de borracha para ter mobilidade, não é verdade nas cidades, na verdade, é horrível. Não mudar a mobilidade nas cidades com grande densidade é reconhecer que está fora do alcance e que estamos continuando cegamente. E acho que, em 20 ou 25 anos, veremos mudanças rápidas e drásticas no modo como organizamos a mobilidade nas cidades

---

<sup>2</sup> “Jan Gehl explica o conceito de cidades para pessoas”. Programa Um Brasil: Análises e discussões sobre um povo em busca de uma identidade. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=fgcNxIlycic&t=6s>

A empresa de consultoria e projetos urbanos de Jen Gehl (a Gehl Architects) assumiu a iniciativa de revitalização do Vale do Anhangabaú, no centro da cidade de São Paulo, em 2013. O projeto, que prevê estruturas e mobiliários urbanos como espelhos d'água, boulevares, quiosques e banheiros, foi orçado em 100 milhões de reais, e bastante criticado por conta da situação fiscal do município à época, a sucessão de projetos que já existiam na região e um possível efeito de gentrificação na região central de São Paulo, isto é, de elitização do espaço urbano e de intensificação da valorização imobiliária do centro, com inevitável “expulsão” dos moradores mais pobres – o chamado “despejo branco”.

A resposta de Gehl é bastante indicativa do quanto os projetos urbanos devem pensar e avaliar as suas dimensões e efeitos, e do quanto a política é uma dimensão fundamental do planejamento urbano. E também de como as críticas não podem servir para paralisar os projetos de melhoria urbana, mas apenas para redirecioná-los.

“Um modo certo de evitar a gentrificação é fazer as coisas serem as piores possíveis. E não fazer nada. Para mim, isso não é uma solução. Se tivermos a possibilidade de fazer o mundo... se tivermos um medicamento na mala de um médico que cure as pessoas... acho que devemos dá-lo às pessoas, em vez de retê-lo e dizer: ‘talvez a maioria dos medicamentos fique com os ricos’. Temos que fazer o melhor que pudemos. O problema com o sistema de gentrificação é que devemos fazer mais lugares legais para que existam lugares legais para todos. Qualquer que seja a camada econômica a qual pertencemos. Gentrificação não é uma questão que urbanistas devam resolver. Isso deve ser resolvido de maneira política. Fazendo regras que garantam o uso diverso, que garantam residências populares em todos os distritos. E outras coisas assim. Não se trata de deixar da pior maneira possível. Nunca.”

No livro “Cidades Para Pessoas” (2010), Jen Gehl analisa algumas das principais cidades do mundo, refletindo sobre como as formas urbanas afastam ou aproximam as pessoas, avaliando a qualidade do caminhar, do esperar, do sentar e do encontrar pessoas na cidade.

Especialmente seu estudo dos espaços estacionários, isto é, dos espaços para se sentar e esperar, motivou por parte do arquiteto um conjunto de reflexões e recomendações sobre como os espaços públicos devem ser pensados e planejados para proporcionar qualidade de vida, conforto e maior interação entre pessoas, facilitando sua mobilidade, dando maior sensação de segurança e avançando, com isso, no caminho de uma cidade para as pessoas e não para os carros.

Depois de anos cerceando o surgimento de áreas de pedestres, Copenhague foi uma das primeiras cidades na Europa a enfrentar o problema, no começo dos anos de 1960, e a começar a reduzir o tráfego de automóveis e estacionamentos no centro da cidade, a fim de criar novamente um melhor espaço para a vida na cidade. Strøget, a rua mais tradicional de Copenhague, foi transformada em grande calçada já em 1962. Havia muito ceticismo. Um projeto como esse, tão ao norte, teria sucesso? Após curto período, ficou evidente que o projeto estaria

conseguindo maior sucesso e mais rápido do que qualquer previsão. O número de pedestres cresceu 35% só no primeiro ano. Era mais confortável caminhar e havia espaço para mais gente. Desde então, mais ruas foram convertidas para uso de pedestres e para a vida na cidade e, um a um, os estacionamentos no centro acolhem a vida pública. De 1962 a 2005, a área destinada aos pedestres e à vida urbana cresceu sete vezes: de cerca de 15.000m<sup>2</sup> para algo como 100.000m<sup>2</sup>. Pesquisadores da Escola de Arquitetura, da Academia Real de Belas Artes da Dinamarca, monitoraram o desenvolvimento da cidade por todo o período. Extensas análises feitas em 1968, 1986, 1995 e 2005 documentaram significativa mudança na vida da cidade. Os muitos e francos convites para caminhar, permanecer e sentar no espaço público comum resultaram em um novo e notável padrão urbano: muito mais pessoas caminham e permanecem na cidade” (GHEL, 2010, p. 13).

Uma das recomendações feitas por Ghel (2010) em sua obra “Cidades Para Pessoas”, bem como ao longo de suas 5 décadas de estudo da questão urbana, é, justamente, a orientação de espaços urbanos destinados a carros parados para pessoas em circulação. É neste sentido que nascem os *parklets* enquanto um conceito de mobiliário urbano, a partir da obra e das consultorias de Jen Gehl nas principais cidades ao redor do mundo.

A principal referência teórica de Gehl é, justamente, a obra de Jane Jacobs, especialmente seu livro *Morte e Vida de Grandes Cidades* (2011). Ghel e Jacobs possuem uma grande aproximação teórica à medida em que situam suas reflexões na crítica ao modernismo urbano que criou cidades à despeito das pessoas. Também se assemelham na indicação de que mais importante que os recursos públicos angariados para projetos urbanos, são as decisões políticas que influem de forma decisiva para sua efetividade.

Este livro é um ataque aos fundamentos do planejamento urbano e da reurbanização ora vigentes. É também, e principalmente, uma tentativa de introduzir novos princípios no planejamento urbano e na reurbanização, diferentes daqueles que hoje são ensinados em todos os lugares, de escolas de arquitetura e urbanismo a suplementos dominicais e revistas femininas, e até mesmo conflitantes em relação a eles. Meu ataque não se baseia em tergiversações sobre métodos de reurbanização ou minúcias sobre modismos em projetos. Mais que isso, é uma ofensiva contra os princípios e os objetivos que moldaram o planejamento urbano e a reurbanização modernos e ortodoxos. Ao apresentar princípios diferentes, escreverei principalmente sobre coisas comuns e cotidianas, como, por exemplo, que tipos de ruas são seguros e quais não são; por que certos parques são maravilhosos e outros são armadilhas que levam ao vício e à morte; por que certos cortiços continuam sendo cortiços e outros se recuperam mesmo diante de empecilhos financeiros e governamentais; o que faz o centro urbano deslocar-se; o que é – se é que existe – um bairro, e que função – se é que há alguma – desempenham os bairros nas grandes cidades. Resumindo, escreverei sobre o funcionamento das cidades na prática, porque essa é a única maneira de saber que princípios de planejamento e que iniciativas de reurbanização conseguem promover a vitalidade socioeconômica nas cidades e quais práticas e princípios a inviabilizam. Há um mito nostálgico de que bastaria termos dinheiro suficiente – a cifra geralmente citada fica em torno de uma centena de bilhões de dólares – para erradicar todos os nossos cortiços em dez anos, reverter a decadência dos grandes bolsões apagados e monótonos que foram os subúrbios de ontem e de anteontem, fixar a classe média itinerante e o capital circulante de seus impostos e talvez até solucionar o problema do trânsito. Mas veja só o que construímos com os primeiros vários bilhões: conjuntos



habitacionais de baixa renda que se tornaram núcleos de delinquência, vandalismo e desesperança social generalizada, piores do que os cortiços que pretendiam substituir; conjuntos habitacionais de renda média que são verdadeiros monumentos à monotonia e à padronização, fechados a qualquer tipo de exuberância ou vivacidade da vida urbana; conjuntos habitacionais de luxo que atenuam sua vacuidade, ou tentam atenuá-la, com uma vulgaridade insípida; centros culturais incapazes de comportar uma boa livraria; centros cívicos evitados por todos, exceto desocupados, que têm menos opções de lazer do que as outras pessoas; centros comerciais que são fracas imitações das lojas de rede suburbanas padronizadas; passeios públicos que vão do nada a lugar nenhum e nos quais não há gente passeando; vias expressas que evisceram as grandes cidades. Isso não é reurbanizar as cidades, é saqueá-las

É simbólico ainda que a obra de Jacobs se inicie precisamente por uma análise da autora sobre o uso das calçadas nas grandes cidades, ressaltando sobretudo 3 aspectos: segurança, contato e integração das crianças. No tocante a como a ocupação de espaços públicos torna a cidade mais segura, também Gehl e Jacobs apresentam grande e importante proximidade analítica. Segundo Jacobs (2011),

Por alto, parece que temos algumas metas simples: tentar dar segurança às ruas em que o espaço público seja inequivocamente público, fisicamente distinto do espaço privado e daquilo que nem espaço é, de modo que a área que necessita de vigilância tenha limites claros e praticáveis; e assegurar que haja olhos atentos voltados para esses espaços públicos da rua o maior tempo possível. Todavia, não é tão simples atingir essas metas, especialmente a última. Não se podem forçar as pessoas a utilizar as ruas sem motivo. Não se podem forçar as pessoas a vigiar ruas que não querem vigiar. Pode parecer inconveniente manter a segurança das ruas com a vigilância e o policiamento mútuos, mas na realidade não é. A segurança das ruas é mais eficaz, mais informal e envolve menos traços de hostilidade e desconfiança exatamente quando as pessoas as utilizam e usufruem espontaneamente e estão menos conscientes, de maneira geral, de que estão policiando. O requisito básico da vigilância é um número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas do distrito; deve haver entre eles sobretudo estabelecimentos e espaços públicos que sejam utilizados de noite. Lojas, bares e restaurantes, os exemplos principais, atuam de forma bem variada e complexa para aumentar a segurança nas calçadas. Em primeiro lugar, dão às pessoas – tanto moradores quanto estranhos – motivos concretos para utilizar as calçadas onde esses estabelecimentos existem. Em segundo lugar, fazem com que as pessoas percorram as calçadas, passando por locais que, em si, não têm interesse para uso público, mas se tornam frequentados e cheios de gente por serem caminho para outro lugar. Essa influência não vai muito longe geograficamente; portanto, devem existir muitos estabelecimentos comerciais no distrito para preencher com pedestres os trechos da rua que não dispõem de espaços públicos ao longo das calçadas. Deve haver, além do mais, um comércio bem variado, para levar as pessoas a circular por todo o local. Em terceiro lugar, os próprios lojistas e outros pequenos comerciantes costumam incentivar a tranquilidade e a ordem; detestam vidraças quebradas e roubos; detestam que os clientes fiquem preocupados com a segurança. Se estiverem em bom número, são ótimos vigilantes das ruas e guardiões das calçadas. Em quarto lugar, a movimentação de pessoas a trabalho ou que procuram um lugar para comer e beber constitui em si um atrativo para mais pessoas. Este último item, de que a presença de pessoas atrai outras pessoas, é uma coisa que os planejadores e projetistas têm dificuldade em compreender. Eles partem do princípio de que os habitantes das cidades preferem contemplar o vazio, a ordem e o sossego palpáveis. O

equivoco não poderia ser maior. O prazer das pessoas de ver o movimento e outras pessoas é evidente em todas as cidades (JACOBS, 2011, 34-35).

Jacobs (2011) realiza nesta obra uma importante reflexão sobre a magnitude e velocidade do processo de conversão das vias de para automóveis a para pessoas. Para Jacobs, esta transição tem que ser muito bem pensada e fazer parte do planejamento urbano de modo a não comprometer as atividades econômicas, o bem estar urbano e toda a ordem de circunstâncias que motivam as pessoas a estar nas ruas e a optar por permanecer por lazer nelas. Segundo Jacobs (2011),

“O problema que está por trás da consideração pelos pedestres, e também por trás de todas as dificuldades do trânsito urbano, é como reduzir o número de veículos nas ruas e fazer com que os restantes trabalhem mais e com mais eficiência. A dependência excessiva dos automóveis particulares e a concentração urbana de usos são incompatíveis. Um ou outro tem de ceder. Na prática, é isso o que acontece. Dependendo de qual das pressões tenha mais sucesso, ocorre um destes dois processos: erosão das cidades pelos automóveis ou redução dos automóveis pelas cidades. Antes de compreender os prós e contras de quaisquer táticas de trânsito urbano, precisamos entender a natureza desses dois processos e suas implicações. Precisamos também saber que o trânsito nas cidades exerce uma pressão sobre si mesmo. Os veículos brigam entre si por espaço e pela conveniência das soluções. Eles também brigam com outros usos por espaço e conveniência. A erosão das cidades pelos automóveis provoca uma série de consequências tão conhecidas que nem é necessário descrevê-las. A erosão ocorre como se fossem garfadas – primeiro, em pequenas porções, depois uma grande garfada. Por causa do congestionamento de veículos, alarga-se uma rua aqui, outra é retificada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão única, instalam-se sistemas de sincronização de semáforos para o trânsito fluir rápido, duplicam-se pontes quando sua capacidade se esgota, abre-se uma via expressa acolá e por fim uma malha de vias expressas. Cada vez mais solo vira estacionamento, para acomodar um número sempre crescente de automóveis quando eles não estão sendo usados. Nenhuma etapa desse processo é, em si, crucial. Mas o efeito cumulativo é enorme. E cada etapa, que de forma isolada não é crucial, é crucial no sentido de que não só acrescenta seu quinhão à mudança total, mas também acelera o processo. A erosão das cidades pelos automóveis é um exemplo do que é conhecido como "retroalimentação positiva". Na retroalimentação positiva, uma ação produz uma reação que por sua vez intensifica a situação que originou a primeira ação. Isso intensifica a necessidade de repetição da primeira ação, que por sua vez intensifica a reação e assim por diante, ad infinitum. É mais ou menos como adquirir um vício pelo hábito” (JACOBS, 2011, p. 235).

O planejamento urbano é instrumento fundamental para romper a lógica da “retroalimentação positiva” (JACOBS, 2011). Dele depende uma atitude racional e intencional de pensar as formas de utilização do espaço urbano, equilibrando a largura das calçadas com a largura das ruas, buscando identificar as razões porque muitas vezes o transporte público é preterido pelo transporte privado, bem como porque os espaços públicos de lazer têm dado, histórica e progressivamente, lugar às formas auto-segregadas

de lazer e mesmo de moradia, como são os casos, respectivamente, dos shoppings e dos condomínios fechados.

“Quais as táticas apropriadas a uma estratégia de pressão da cidade sobre os automóveis pelas cidades? Muitas das táticas ficam óbvias de imediato, desde que entendamos que a questão não é a redução de automóveis nas cidades, mas a redução de automóveis pelas cidades. Táticas apropriadas são aquelas que dão espaço a outros usos urbanos necessários e desejados, que rivalizam com as necessidades viárias dos automóveis. Considerem, por exemplo, o problema de atender aos usos que as pessoas tentam dar às calçadas das ruas mais atraentes, de mostruários do comércio a brincadeiras infantis. Para isso, as calçadas largas são imprescindíveis. Além do mais, certas calçadas ficariam muito bem com fileiras duplas de árvores. Um técnico preocupado com a redução de automóveis daria preferência às calçadas que têm uso constante e variado e procuraria alargá-las e intensificar seu uso, tendo por meta o desenvolvimento da vida urbana. Assim, o leito da rua seria automaticamente estreitado. Quando nossas cidades souberem incentivar deliberadamente os quatro geradores fundamentais de diversidade, surgirão cada vez mais ruas interessantes e atraentes. A ampliação das calçadas deve ser feita tão logo essas ruas o mereçam, pelo seu uso. De onde viria o dinheiro? Do mesmo lugar que ele vem hoje para ser mal empregado no estreitamento das calçadas. Há muitas variantes para a redução física do leito das ruas em proveito de outros usos já patentes. **Os pontos de grande aglomeração, com exceção de escolas, alguns teatros e alguns grupos de lojas, poderiam ganhar espaços externos que avançassem parcialmente sobre o leito da rua, transformando a pressão de efêmera em permanente.** Os parques pequenos poderiam avançar sobre as ruas, criando dessa forma becos sem saída. Mesmo assim o trânsito de veículos em qualquer sentido seria permitido, mas se evitaria um fluxo contínuo, exceto em situações de emergência” (JACOBS, 2011, p. 243).

Negritamos propositadamente o trecho acima na citação: embora não use a palavra *parklet*, Jacobs (2011) referia-se precisamente a este mobiliário urbano quando propôs uma forma planejada e racional de conversão do espaço para carro a espaço para pessoas. É importante considerar que, embora estejamos utilizando a edição de 2011, o livro foi escrito, na verdade, no ano de 1961. Isto é, já no início da década de 1960, Jacobs alertava para o uso excessivo de espaços público por automóveis e a necessidade de uma transição equilibrada para o seu uso por pessoas. Quando Jacobs propõe “espaços externos que avançassem parcialmente sobre o leito da rua”, está sugerindo, precisando, a instalação de *parklets*. E é também igualmente importante os espaços que Jacobs indica que devam receber essas instalações: pontos de grande aglomeração, excetuando grupos de lojas, isto é, espaços privados.

## Os Parklets: Do Privado ao Público

A história da urbanização e do crescimento das cidades é, também, a história da conversão da cidade de espaço de valorização do capital para objeto mesmo da valorização do capital. Em outras palavras, a economia política da produção social do espaço urbano tem na dinâmica do capital e de suas necessidades de valorização fatores primordiais. Por tal razão, a cidade expande-se pressionando os espaços públicos, convertendo-os progressivamente em privados, em objetos de consumo cada vez mais individualizado. Onde persistem e resistem espaços públicos, é justamente onde o poder econômico dos moradores da região impõe-se, o que não deixa de confirmar a primazia do privado.

Muitos autores têm se preocupado com o futuro dos espaços públicos nas grandes cidades. A maioria refere-se com saudade aos tempos em que a vida social acontecia de fato nos locais públicos abertos, como praças e jardins. Hoje testemunha-se a substituição dos lugares de convívio: os espaços públicos vêm sendo absorvidos pelos espaços privados. As cidades atuais são resultado em sua grande maioria de ocupações densas, com um traçado dividido e desordenado. Nessa configuração, questiona-se: onde estão os espaços públicos? Há uma visível perda da identidade dos centros urbanos, associada à seguinte dialética presente nas cidades contemporâneas: se por um lado, as cidades são marcadas pelo movimento, pela multiplicação dos automóveis, pelo adensamento populacional e pelo aumento das infraestruturas, por outro lado, as cidades presenciam uma redução dos espaços públicos, uma efemeridade do convívio social (VIZIOLI, BRUNA e CAMILO, 2019, p. 286).

Como vimos, colabora para o desaparecimento das áreas públicas, especialmente nas regiões centrais das cidades, o progressivo abandono destas áreas e a sua conversão em espaços de relativo perigo. O centro é então local de trabalho e, quando muito, de consumo rápido e de circulação. Nestes termos, ganha terreno, literalmente, a apropriação privada do espaço.

Nenhum espaço é, por essência ou definição, público ou privado. Ele assim o será segundo o uso, a intencionalidade, que lhe é feita. Antes, portanto, de ser espaço público ou privado é espaço político. Também os embates entre público e privado não são, necessariamente, recentes.

“Sennett (1988) relata a história dos termos público e privado, que para ele seria uma chave para compreender essa transformação básica em termos de cultura ocidental. As primeiras ocorrências da palavra público, em inglês, identificam o público com o bem comum da sociedade. O autor destaca que a oposição entre público e privado perto do século XVII era matizada de modo mais semelhante ao de seu uso atual. Público significava aberto à observação de qualquer pessoa, enquanto privado significava uma região

protegida da vida, definida pela família e pelos amigos. Os significados atribuídos a *le public* na França mostram algo semelhante. No Renascimento, a palavra era utilizada com um sentido amplo, em termos do bem comum e do corpo político; gradualmente, *le public* foi se tornando também uma região especial da sociabilidade. Para Sennett (1988), quatro são os sinais de que a entrada da personalidade individual na vida pública causa dificuldades: o temor da demonstração involuntária dos próprios sentimentos; a superposição de um imaginário privado inadequado sobre as situações públicas; o desejo de reprimir os próprios sentimentos para se proteger em público; a tentativa de usar a passividade inerente ao silêncio como um princípio de ordem pública” (VIZIOLI, BRUNA e CAMILO, 2019, p. 289).

A ocupação de espaços públicos configura-se, então, como uma prática social na qual a sociedade, ou parte específica dela, reivindica para seu uso ruas, parques, praças e, também, trechos de vias convertidos em *parklets*. Ao fazê-lo, a sociedade demonstra não apenas uma capacidade reativa em relação à privatização dos espaços urbanos como também a incitação de um projeto de cidade mais humano, com novas sociabilidades e práticas culturais. Esse é um fenômeno social importante, que exige aprofundamento.

“A consciência dos direitos civis, políticos e sociais – constitutivos da cidadania, mesmo na sua feição burguesa – também passa pelo reconhecimento de que a cidade constitui-se palco privilegiado da luta. Mais que isso, base onde acontecem atividades geradas na produção, a cidade pesa em ‘múltiplas determinações’, lutas urbanas, movimentos por água, luz, asfalto; direito de ocupar com dignidade (e a qualidade habitacional extrapola o ‘teto, parede e piso’, para abranger localização, acessibilidade, transporte, equipamentos de saúde, educação, lazer, religião, cultura), de receber serviços básicos – enfim, tudo o que deve ser oferecido e desfrutado pelo cidadão, arsenal indispensável à vida moderna, foi sendo incorporado à pauta de reivindicações. A literatura a respeito dos movimentos sociais urbanos muitas vezes oscilou de um otimismo exagerado (da ‘nova modalidade da luta de classes’) ao pessimismo (‘movimento simplesmente reivindicatórios, peticionários, pequenos burgueses’); muitas vezes se distinguiu entre o ‘morador’ e o ‘cidadão’, ou seja, o primeiro só querendo ‘adaptar-se’ à cidade do capital e o segundo, tendo consciência real dos direitos e dos deveres, podendo trabalhar por uma efetiva transformação da sociedade (...). Nas configurações contemporâneas, novos ingredientes se somam ao quadro, por si só já bastante complicado, da cidade capitalista. Aproximando-nos da chamada ‘idade da informação’, novos desafios são postos, mas que não anulam as antigas questões, como as da desigualdade, da exclusão, dos efeitos nocivos das políticas urbanas. Só que agora aparecem novas formas, sem se esgotarem as anteriores, assim como são percebidos novos enfoques, novas abordagens” (VERAS, 2004, p. 335).

Este fenômeno está em direta consonância com o esgotamento dos projetos modernistas de planejamento urbano (GEHL, 2010). Relaciona-se, ainda, com certo abandono de pautas sociais importantes pelo Estado, no contexto de neoliberalismo e hegemonia do mercado. A sociedade civil, com isso, buscou de forma crescente trazer a si a responsabilidade de influir no espaço, de negociar a cidade, de efetivar o seu próprio direito à cidade, entendendo, também, que por consequência das enormes desigualdades sociais urbanas, os

demais direitos sociais (como saúde, educação, habitação e lazer) estão indissociados do lugar em que se vive na cidade.

Obviamente, esse maior engajamento não é fruto apenas de uma vontade da sociedade civil, mas sobretudo porque as cidades, ao longo do século XX, transformaram-se em locais ruins de se viver para a maior parcela desta sociedade.

A cidade do século XX foi marcada pelo surgimento de novos lugares voltados para o espetáculo e entretenimento. As ruas, as calçadas, as praças e toda uma sorte de espaços públicos tradicionais na história urbana, foram “resignificados”, ou seja, ganharam novas conotações simbólicas e valores. O caos urbano, as velocidades dos automóveis e da vida agitada das metrópoles modernas (sintomas que já se estendem para as cidades menores), aliados a falta de segurança das ruas, criou um novo ambiente urbano muito pouco favorável para a vida comunitária nos lugares públicos, cristalizando no século XX a tendência já iniciada cem anos antes da interiorização da vida, com o surgimento de lugares que se voltam para si e menos para a cidade. Espaços climatizados e protegidos artificializam os lugares públicos ao tentarem traduzi-los como parte de sua ambientação interna. Shoppings Centers, museus e hipermercados são os novos espaços do convívio e da atração e estão ligados intrinsecamente à lógica do consumo, seja ele cultural ou de produtos industrializados de massa, que dentro desta lógica moldaram a cidade do século XX e que ainda reverberam sobre a cidade que adentra o século XXI. Salvo raras exceções, a pujança econômica deste último século, com todas as suas crises no mercado financeiro, impôs sua marca em novas obras e espaços até então inexistentes na cidade tradicional ou que nesta mesma, já começavam a despontar e anunciavam uma nova era. Inevitavelmente, estes novos lugares ganharam qualidades ambientais muito superiores aos da própria cidade, na medida em que, esta última veio sucessivamente recebendo muito menos investimentos (sejam eles públicos ou privados) para a melhoria e criação de seus espaços públicos (DIAS, 2005, p. 1)

Por tal razão, ainda no século XX já existiam essas iniciativas de “ressignificação” dos espaços públicos da cidade, embora no século passado essas iniciativas ainda não se traduzissem em movimentos organizados, com capacidade de interferência no espaço em dimensão social, mais que em dimensão individual.

Essa nova dimensão da interferência no espaço em escala social é um fenômeno eminentemente do limiar entre os séculos XX e XXI.

Síntese da ação da sociedade civil sobre o espaço público, das crescentes reivindicações de grupos ativistas, da reação das distintas esferas públicas de gestão frente às demandas da população, as áreas de estar urbanas materializam a organização da vida social e coletiva pública possível daqueles que reivindicam lugares mais confortáveis, caminháveis, seguros, agradáveis para a socialização, para descanso, para entretenimento, de fácil orientação e esteticamente compatíveis com a cultura do local. O surgimento de um urbanismo menos programático e mais experimental praticado por membros da sociedade civil organizados em coletivos, ONGs e associações diversas de comunidades, vem difundindo práticas culturais em áreas públicas especialmente fora do território brasileiro. Suas ações são criadas a partir de estratégias de ocupação temporária com o objetivo de resignificar o espaço público das cidades planejadas para o

automóvel. Trata-se de “arquitetura temporária” que, por meio de estratégias associadas ao urbanismo tático, pode ser utilizada na criação de espaços urbanos mais dinâmicos e com usos e funções diversificados para atender as expectativas de pessoas. Para além das praças, parques e outros tipos programáticos das cidades planejadas, os métodos aplicados pelos “urbanistas táticos” junto à população podem ser excelentes ferramentas de interação entre o poder público e a população colaborando na promoção de mudanças nos espaços físicos de forma mais eficaz (DEGREAS, 2016, p. 5).

O surgimento dos parklets, na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos, revela de forma bastante clara a diversidade de formas de intervenção social sobre o espaço urbano – algumas destas formas absolutamente novas e integradas a modernas metodologias de comunicação, especialmente por coletivos mobilizados e organizados, em distintos níveis, via redes sociais.

Em novembro de 2005 na cidade de São Francisco, EUA, o REBAR - um coletivo de artistas, ativistas e designers pagou pela utilização temporária de uma vaga de estacionamento público. Na vaga delineada em branco e destinada ao automóvel, o espaço foi preenchido com grama, um vaso com uma árvore que gerou sombra e um banco de 11 praça para que as pessoas pudessem sentar. Por duas horas, o local foi funcionalmente reprogramado: de vaga de estacionamento para local de fruição pública implantado numa área central carente de espaços livres para a população. O objetivo do grupo era chamar a atenção para a possibilidade de criação de vida pública por meio da provisão temporária de espaços livres. A intervenção temporária foi amplamente utilizada pelos pedestres e gerou um conjunto de imagens que tiveram grande repercussão na mídia eletrônica. A grama sobre o asfalto, a sombra e o banco implantados sobre uma vaga de automóvel foi reproduzida de tal forma que levou o grupo a criar um manual do processo de implantação e projeto para a criação desses espaços temporários. No mesmo período e com o objetivo de provocar, inspirar, transgredir, resistir e obter o apoio da população para suas ações, alguns coletivos cujas ações utilizavam técnicas intituladas guerrilla intervention associadas ao tactical urbanism realizavam ações de intervenção no espaço urbano, temporárias e de baixo custo com o objetivo de ressignificar lugares urbanos inspirando comunidades de vizinhança a mudar sua percepção sobre o uso do espaço urbano. No ano seguinte, o coletivo Rebar organizou um evento de um dia em escala global denominado “Park(ing) 12 Day” com o objetivo de produzir uma maior massa crítica para a reprogramação de lugares de estacionamento de veículos para espaços de vida da população (DEGREAS, 2016, ps. 11-12).

Neste momento, destaca-se o caráter provisório da estrutura dos *parklets*, daí eles serem frequentemente identificados não como mobiliário urbano mas sim como intervenção urbana. Na imagem abaixo, podemos notar precisamente isso, uma intervenção provisória, com elementos pré-montados, instalados de forma a sugerir que o espaço ocupado enquanto estacionamento poderia ter outra e radicalmente distinta utilização – para pessoas.

**Figura 1 – A intervenção urbana do REBAR (São Francisco, EUA, 2005).**



Fonte: DEGREAS, 2016, p. 11.

A iniciativa repercutiu e o grupo se converteu, nos anos seguintes, em um ator social urbano de grande importância na cidade de São Francisco – cujos problemas e contradições urbanas têm sido já objeto de diversos estudiosos da questão urbana<sup>3</sup>. O REBAR viria a produzir um manual para orientar outros grupos a intervirem no espaço urbano (DEGREAS, 2016), de modo que novos coletivos urbanos se formaram, como Tactical Urbanism, DIY Urbanism (sigla de “Do It Yourself”, isto é, “Faça Você Mesmo”), Guerilla Urbanism e City Repair (DEGREAS, 2016). “Como artistas e ativistas, o grupo apresentou novas possibilidades funcionais até então impensadas para o uso das ruas e suas calçadas. Atividades cotidianas como comer, tomar sol, descansar ou outras formas de socialização são tacitamente subvalorizadas quando não desprezadas quando do desenho dos arruamentos” (DEGREAS, 2016, p. 12).

---

<sup>3</sup> Destaque para as obras de Mike Davis e David Harvey .



Diversos estudos indicam que a ocupação dos espaços públicos reverbera, inclusive, na diminuição da ocorrência de crimes e no aumento da sensação de segurança nestes espaços.

“Essas manifestações são acontecimentos integradores do processo de urbanização das cidades, bem como de ocupação dos espaços públicos. São resultado da estruturação da sociedade civil e dos espaços. São manifestações que favorecem o fortalecimento das relações sociais e da aproximação entre homem e meio. É uma prática social que se expressa pelo uso dos espaços públicos. Não parece demais insistir que, perante os desafios que hoje se colocam na abordagem dos espaços, é importante lembrar que ‘o espaço público é um desafio global à política urbana: um desafio urbanístico, político e cultural, referido a toda a cidade’. Borja (2000) alerta assim para o fato de que o espaço público, independentemente da escala do projeto urbano, deve ser organizado em um território capaz de suportar diferentes usos e funções e não se ignorar que ele é também espaço de expressão coletiva, da vida comunitária, do encontro, ou seja, uma questão de vontade política e de respeito pelos direitos do cidadão. É ainda um desafio cultural, na medida em que é um dos melhores indicadores dos valores urbanos predominantes” (VIZIOLI, BRUNA e CAMILO, 2019, ps. 290-291).

O espaço, vimos, é político e econômico. Todavia, é, também, social. Tanto uma utilização pública como uma utilização privada do espaço são socialmente produzidas. A cidade que temos, com suas lógicas, contradições e desafios, é social e historicamente produzida. O espaço urbano é, sempre, resultado da interferência, planejada e orientada segundo interesses econômicos, do homem em coletivo. A cidade é, pois, um produto social.

“Ainda pode-se dizer que o espaço é constituído por meio das relações sociais, do trabalho e assim o espaço é social. Ele é o receptáculo das ações humanas, de realização do homem, construído através do tempo. À medida que o homem produz, ele produz espaço. O espaço é, com isso, um verdadeiro campo de forças cuja aceleração é desigual, pois os elementos que impõem essa aceleração e que animam as categorias do espaço, como as infraestruturas, as instituições, o meio ecológico e o homem em si o fazem conforme suas necessidades e possibilidades. Esses elementos fazem parte de um objeto de estudo da geografia que de ser ‘considerado como um conjunto indissociável de que participa, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais e, de outro, a vida que os preenche e os anima’” (VIZIOLI, BRUNA e CAMILO, 2019, p. 292).

Atualmente, diversas ações têm sido tomadas no sentido de tornar as cidades lugares mais humanizados e de tentar diminuir os problemas advindos da influência negativa que anos de planejamento focado nos automóveis trouxeram ao ambiente urbano. Essas ações, cada vez mais, se processam em escalas diversas e de diferentes maneiras. Nesse sentido, nas últimas décadas, assumiram um caráter mais prático, onde intervenções relativamente

simples, temporárias e de baixo custo emergiram como forma de propor soluções a problemas comuns enfrentados pelas cidades modernas.

“Nesse universo urbano em que a cidade se insere e se mantém em constante processo de urbanização, percebe-se uma aproximação dos usuários em relação aos usos e apropriações do espaço urbano, voltados ao lazer e à recreação. A vida cotidiana acontece na cidade e é ela quem deve proporcionar condições favoráveis e acessíveis para que em determinado momento o usuário possa conviver e ter experiências urbanas diretamente relacionadas com os usos de seus espaços. O espaço público agrega e oferece a formação de uma, seja ela social ou política, mas que se articule com a formação estrutural e representativa que esse espaço público tende a oferecer, enfim, ele contribui de modo significativo na qualidade de vida do indivíduo. O espaço público é uma garantia dos indivíduos ao direito à cidade” (VIZIOLI, BRUNA e CAMILO, 2019, p. 295).

Uma modalidade destes novos usos é, justamente, o *parklet*.

Na gênese da ideia do *parklet* está a verificação de que o espaço público pode ser melhor aproveitado se deixar de ser utilizado por automóveis e passar a ser utilizado por pessoas, sem que isso implique na criação de espaços inadequados ou precários.

“Segundo Mendonça (2007), vale ressaltar que as apropriações, mesmo quando intuídas e adaptadas, não implicam necessariamente inadequação ou indícios de marginalidade. Podem ao contrário indicar criatividade, capacidade de melhor aproveitamento das infraestruturas públicas e fornecer subsídios que alimentem o projeto e a construção futura de ambientes dessa natureza” (VIZIOLI, BRUNA e CAMILO, 2019, p. 294).

Enquanto o carro passa a maior parte do dia estacionado, no mesmo período, o espaço por ele ocupado pode ser utilizado por um grande número de pessoas. Para mudar esse paradigma, é preciso pensar formas alternativas de uso do espaço público. Essa reflexão começa na escala da própria rua, equilibrando a distribuição dos espaços e melhorando a convivência entre todos, mas acaba por referir-se a todo o modelo de desenvolvimento urbano e metropolitano no Brasil desde meados do século XX.

Durante muitos anos, os prefeitos das grandes cidades investiram no sistema viário e apenas em conjunturas específicas houve inflexões com investimentos distributivos com foco nas populações dos bairros periféricos. Investiram em políticas da rede viária que adaptam a cidade para a convivência com um fluxo veicular motorizado crescente. Uma das causas para o crescimento do transporte individual no Brasil são as políticas públicas de incentivos ou subsídios desbalanceados entre os diferentes modais, priorizando frequentemente o transporte por automóveis e motocicletas. A disputa entre diferentes formas de circulação pelo uso do espaço viário gera congestionamentos, aos quais se associam a perda de tempo nas viagens, o consumo desnecessário de combustíveis e o aumento da emissão de poluentes (JACOBI e BESEN, 2019, p. 575).

O que a ideia dos *parklets* apresenta é, também, a possibilidade de uma nova ocupação do espaço, reverberando, novamente, em espaços mais seguros. “Freitas (2008, p. 153) afirma que os mobiliários urbanos contribuem para a estética e a funcionalidade dos espaços, promovendo a segurança e o conforto aos usuários, preocupando-se com a dimensão social da Sustentabilidade” (RUSSI, 2017, p. 3). Neste sentido, os *parklets* são uma estratégia urbana de correção de problemas urbanos causados pelo modelo de desenvolvimento viário essencialmente automobilístico.

“Conhecida pelo seu emaranhado de conexos e grande diversidade cultural, São Paulo é uma das metrópolis mais populosas do mundo, formada por uma grande extensão territorial e intenso fluxo de pessoas. Devido a sua história marcada por políticas rodoviárias, o carro, como meio de transporte individual, alcançou popularidade e status de meio de deslocamento confortável e eficiente dentro da lógica em que se desenvolvia a metrópole. Dessa forma, o carro ganhou mais espaço nas ruas, para circular, e com isso veio a necessidade de mais espaços para estacioná-los, em detrimento do pedestre, que tem seu espaço reduzido e pouco convidativo, com calçadas estreitas, sem desenho de qualidade, não são ideais para o caminhar contemplativo, sendo utilizada somente como meio de passagem. Esse descaso com o pedestre se reflete também nos mobiliários urbanos, principalmente nos bancos, que muitas vezes não são confortáveis para permanecer/estar e negam, assim, a interação social e pontos de descanso e contemplação. Em São Paulo 29% dos deslocamentos principais são feitos de carro, frente a 71% em meios não motorizados ou transporte público – pesquisa Origem e Destino 2007, Região metropolitana de São Paulo. Esse grupo majoritário se desloca a pé em algum momento de seu percurso diário. A prevalência do automóvel, a velocidade, a poluição sonora e atmosférica fazem a rua virar um não lugar, cuja função seria reduzida ao tráfego motorizado. Enquanto o carro passa a maior parte do dia estacionado, o espaço por ele ocupado pode ser usado de forma qualitativa por pedestres e ciclistas. Extensões temporárias de calçadas são uma alternativa para promover o uso do espaço público de forma democrática, gerando lugares melhores para se viver e conviver. Em um dia, duas vagas de estacionamento recebem 40 carros ou 300 pessoas em um *parklet*” (INSTITUTO MOBILIDADE VERDE, 2019).

Outra característica importante dos *parklets* é que eles são frequentemente associados à ideia de acessibilidade das vias urbanas, especialmente as calçadas. Não por outra razão, a lei que regula a acessibilidade no Brasil<sup>4</sup> emprega o conceito de mobiliário urbano<sup>5</sup>, o caracterizando enquanto um

“conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga” (BRASIL, 2000).

---

<sup>4</sup> Lei 10.098/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

<sup>5</sup> Para leituras mais aprofundadas sobre mobiliário urbano, ver Rossi (2017).

Precisamente o Art. 10 da citada Lei estabelece que “os elementos do mobiliário urbano deverão ser projetados e instalados em locais que permitam sejam eles utilizados pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida” (BRASIL, 2000), reforçando a noção de que os mobiliários urbanos, como os *parklets*, devam ser acessíveis e situar-se ao mesmo nível das calçadas.

Segundo Rossi (2017),

“o parklet (...) é considerado um mobiliário urbano de médio porte que possui equipamentos urbanos de pequeno porte, inseridos muitas vezes neste, como pode ser citado: lixeira, bancos e mesas. Pode ser projetado e confeccionado, não somente com madeiras de reflorestamento ou recicladas, mas também com ferros, aramados, plásticos resistentes e reciclados, sendo estes reutilizados após serem descartados. O parklet pode receber ou não acabamentos com tintas a óleo a base de água, não tóxicas, trazendo um colorido ao equipamento urbano. Hoje, em vários países, como Estados Unidos, Europa, podem-se encontrar esses mobiliários urbanos com inúmeras formas, composições, materiais e configurações espaciais” (ROSSI, 2017, ps. 26-27).

Com o objetivo de promover a ampliação da oferta de espaços públicos de convivência na cidade, a Prefeitura de São Paulo regulamentou, em abril de 2014, a implantação de *parklets* em suas vias públicas. Naquele ano, já se fazia uma década da criação da ideia dos *parklets*, na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos. O primeiro *parklet* permanente foi construído no ano de 2010, na mesma cidade. Segundo Rossi (2017), há atualmente pelo menos 51 *parklets* nos Estados Unidos, em cidades como Nova York, Filadélfia, Los Angeles e Oakland. Suas formas de financiamento vão de empresas vizinhas ao local de instalação do *parklet*, moradores da região e organizações comunitárias (ROSSI, 2017).

Rossi (2017) anuncia um efeito dos *parklets* que nos exige uma reflexão teórica mais cuidadosa no que se refere a poder ser esta iniciativa apropriada pela capital, revertendo com isso seu significado de ocupação pública de espaços urbanos: o aumento dos lucros dos empreendimentos comerciais próximos aos *parklets* e que são, muitas vezes, seus incentivadores.

“Para o comércio, o aumento nas vendas após a implantação desses equipamentos, foi impressionante, em que em Nova Iorque e Los Angeles já haviam mostrado um aumento nos níveis de integração e uso em áreas centrais de comércios, além dos bairros de alta densidade que os mesmos foram instalados, sem contar com a contribuição para o sucesso no aumento das vendas para o comércio local (...). Em locais de comércio intenso, verificou-se que o aumento nas vendas foi substancial em relação às semanas anteriores em que ali não existiam os equipamentos urbanos, passando em média, 20% no impacto positivo sobre as vendas” (ROSSI, 2017, ps. 30-31).

Voltaremos a este tema na próxima seção; interessa-nos agora trazer esta questão para mais próximo da análise da cidade de São Paulo. No Brasil, a ideia de *parklet* nasce em 2012, com a primeira instalação em 2013, na cidade de São Paulo, como resultado de uma articulação realizada por arquitetos, designers e Organizações Não Governamentais (ONGs). A regulamentação da Prefeitura Municipal de São Paulo data, por sua vez, de 2014, através do Decreto Nº 55.045/2014, que “regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada ‘parklet’” (SÃO PAULO, 2014). O termo *parklet* aparece, portanto, no próprio título do Decreto.

O Art. 2º do Decreto nos apresenta uma definição mais precisa de *parklet*. Segundo o decreto,

“considera-se *parklet* a ampliação do passeio público, realizada por meio da implantação de plataforma sobre a área antes ocupada pelo leito carroçável da via pública, equipada com bancos, floreiras, mesas e cadeiras, guardasóis, aparelhos de exercícios físicos, paraciclos ou outros elementos de mobiliário, com função de recreação ou de manifestações artísticas” (SÃO PAULO, 2014).

O Decreto mantém, portanto, a ideia original de ser uma conversão de espaços antes ocupados por carros para espaços que passam a ser ocupados por pessoas. Define, ainda, quais são os equipamentos pertencentes ao *parklet*, como mesas, cadeiras, floreiras etc. Estabelece, e isso é muito importante para nossos objetivos de pesquisa e nossas hipóteses teóricas, que a finalidade do *parklet* é de recreação ou de manifestação artística, não indicando, portanto, que possua função comercial ou de anexo à empreendimento comercial.

Essa definição estende-se no próprio Art. 3 e em seu parágrafo únicos, nos quais se estabelece que

“a instalação, manutenção e remoção do *parklet* dar-se-á por iniciativa da administração Municipal ou por requerimento de pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado. Parágrafo único. A instalação de *parklet* por iniciativa da Administração Municipal obedecerá aos requisitos técnicos previstos neste decreto e na legislação aplicável, devendo ser precedida de edital que lhe dê publicidade” (SÃO PAULO, 2014).

O Art. 3º permite, portanto, que entidades privadas façam a solicitação ao Poder Municipal para que este instale um *parklet* em determinada calçada. Isso significa que, por exemplo, uma lanchonete em Pinheiros, uma banca de revista em Perdizes ou uma cafeteria nos Jardins peçam à Prefeitura autorização para que ocupem parte de uma via pública em

frente a esses negócios para acomodar clientes desses empreendimentos. Dois questionamentos nos vêm imediatamente:

- Estaria a Prefeitura igualmente permeável a solicitações feitas por entidades privadas de regiões periféricas da cidade?
- Seriam os empreendimentos privados capazes de aceitar pessoas usuárias do *parklet* mas que nada consumiriam no estabelecimento, tendo em vista especialmente que os custos de instalação e de manutenção do *parklet* são de responsabilidade do solicitante?

Um aspecto importante do Decreto *Parklet* é que ele anuncia que caberá à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e à Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras publicar material para difundir regras e boas práticas de *parklets* na cidade de São Paulo. No site da Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras não constam informações desta natureza sobre *parklet*. No entanto, o site da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano apresenta a seguinte descrição:

“Os parklets são extensões temporárias das calçadas, que promovem o uso do espaço público de forma democrática a partir da conversão de um espaço de estacionamento de automóveis na via pública em um espaço para permanência de pessoas. Enquanto o carro passa a maior parte do dia estacionado, no mesmo período, o espaço por ele ocupado pode ser utilizado por um grande número de pessoas. Para mudar esse paradigma, é preciso pensar formas alternativas de uso do espaço público. Essa reflexão começa na escala da própria rua, equilibrando a distribuição dos espaços e melhorando a convivência entre todos. A iniciativa da Prefeitura de São Paulo com a regulamentação da implantação de parklets busca humanizar e democratizar o uso da rua, tornando-a mais atrativa e convidativa, e provocando uma reflexão sobre a cidade que queremos habitar. Esse processo tem como objetivo promover a permanência no espaço público, e vai de encontro a outras políticas públicas municipais, como o Wifi Livre SP, a renovação da iluminação pública, o incentivo ao uso de bicicletas e do transporte público. A Prefeitura de São Paulo defende essas ferramentas como principal forma de apoiar a vida urbana, melhorando as condições de segurança, promovendo uma vida mais saudável e estimulando o uso democrático e participativo da cidade. Trata-se de uma revisão das políticas de ocupação dos espaços públicos, por meio da melhoria da infraestrutura urbana e estratégias de atuação que diagnosticam carências e identificam potencialidades. O parklet é uma alternativa rápida e eficaz para áreas desprovidas de espaços públicos, e serve também como a criação de um lugar definido para o estar, um ponto de encontro. Sua implantação permite que uma comunidade reinvente seu próprio espaço de convívio, construindo novos imaginários possíveis de cidade. Em São Paulo, o conceito de parklets surgiu em 2012, e sua primeira implantação ocorreu em 2013, dando início ao processo de regulamentação que culminou em um Decreto municipal (nº55.045/14) em vigor desde abril de 2014. Pouco mais de um ano após a regulamentação, a cidade já conta com mais de trinta parklets implantados” (SÃO PAULO, 2015).

Outra legislação importante que não propriamente regula os *parklets* mas sim que incentiva a sua instalação na cidade de São Paulo é o Plano Diretor de 2014. Neste, os *parklets* estão presentes na Seção V – Sistema Viário, parte integrante do Capítulo V – Da Política e do Sistema de Mobilidade.

Nesta Seção V, destacamos precisamente o Art. 241, segundo o qual:

As ações estratégicas do Sistema Viário são:

I - complementar as vias estruturais do Município;

II - implantar ajustes pontuais nas vias estruturais do Município;

III - abrir novas vias no sistema estrutural permitindo a interligação entre bairros e a conexão com rodovias, entre elas, a interligação entre o bairro de Perus e a Rodovia dos Bandeirantes;

IV - alargar e melhorar as vias estruturais do Município;

V - modernizar a rede semafórica, priorizando o enterramento das redes aéreas, e aprimorar a sinalização vertical e horizontal em todo o Sistema Viário;

VI - padronizar, readequar e garantir acessibilidade dos passeios públicos em rotas com maior trânsito de pedestres;

VII - adequar pontes, viadutos e passarelas para a travessia segura de pedestres e ciclistas;

VIII - implantar, nas vias de tráfego local, medidas de engenharia de tráfego de forma a disciplinar o uso do espaço entre pedestres, bicicletas e veículos;

IX - adaptar as condições da circulação de transportes motorizados a fim de garantir a segurança e incentivar o uso de modais não motorizados, especialmente nas vias estruturais N3, inclusive com medidas de acalmamento de tráfego e redução da velocidade;

X - redução do espaço de estacionamentos de automóveis para implantação de estrutura ciclovária e ampliação de calçadas.

§ 1º O sistema viário estrutural e não estrutural poderá receber adaptações que promovam o compartilhamento adequado do espaço das vias entre diferentes modos de circulação, motorizados e não motorizados, garantidas as condições de segurança.

§ 2º Nas vias do sistema viário estrutural, existente ou planejado, dotadas de 3 (três) ou mais faixas de rolamento na mesma pista, 1 (uma) faixa deverá ser destinada para a circulação exclusiva de transporte público coletivo.

§ 3º As vias do sistema viário estrutural de interesse do transporte coletivo devem ser condicionadas e ordenadas de forma a priorizar a circulação de transporte público coletivo por meio de reserva de faixas exclusivas no viário.

§ 4º Os melhoramentos viários referentes ao Apoio Norte e ao Apoio Sul à Marginal do Rio Tietê deverão priorizar a instalação de rede de transporte público coletivo de alta ou média capacidade.

§ 5º Não serão permitidas novas ligações do sistema viário do Município com o trecho sul e norte do Rodoanel Metropolitano Mário Covas (São Paulo, 2014).

Especificamente o item X estipula que a Prefeitura Municipal de São Paulo, por compromisso discutido e firmado com a sociedade por meio do Plano Diretor, irá reduzir os espaços destinados a estacionamentos de veículo para converter esses espaços em área de circulação de bicicletas, tema que produziu grande polêmica na cidade especialmente durante a gestão do Prefeito Fernando Haddad (PT), e também para ampliar as calçadas, estrutura na qual são implantados os *parklets*.

Não é certamente coincidência que os *parklets* sejam frequentemente citados junto a ciclovias e os mobiliários urbanos. Estes e outros instrumentos públicos fazem parte de uma mesma agenda implementada pela Prefeitura de São Paulo especialmente após o ano de 2013.

A prefeitura de São Paulo organizou uma agenda com cinco eixos principais de atuação para a cidade. Um deles trata especificamente da Rede de Espaços Públicos e prevê a renovação das formas de uso dos espaços públicos da cidade promovendo a diversificação das atividades. Os resultados da materialização da agenda são encontrados em algumas ações destacando-se a implantação de pistas cicláveis ao longo da cidade, o fechamento de algumas áreas centrais nos finais de semana para o uso exclusivo da população (Avenida Paulista como exemplo) e o Decreto nº 55.045 (16 de abril de 2014) que regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada “parklet” (DEGREAS, 2016, p. 7)

Na cidade de São Paulo, a responsabilidade pelo recebimento dos pedidos de instalação de *parklets* e sua decisão fica a cargo das subprefeituras, o que denota um intuito de descentralização deste mobiliário urbano. Todavia, reportagem do Jornal Estadão de 24 de Janeiro de 2016 retratava que, não obstante essa formatação do Decreto voltada à descentralização, os *parklets* ainda estavam concentrados nos bairros mais ricos da cidade de São Paulo.

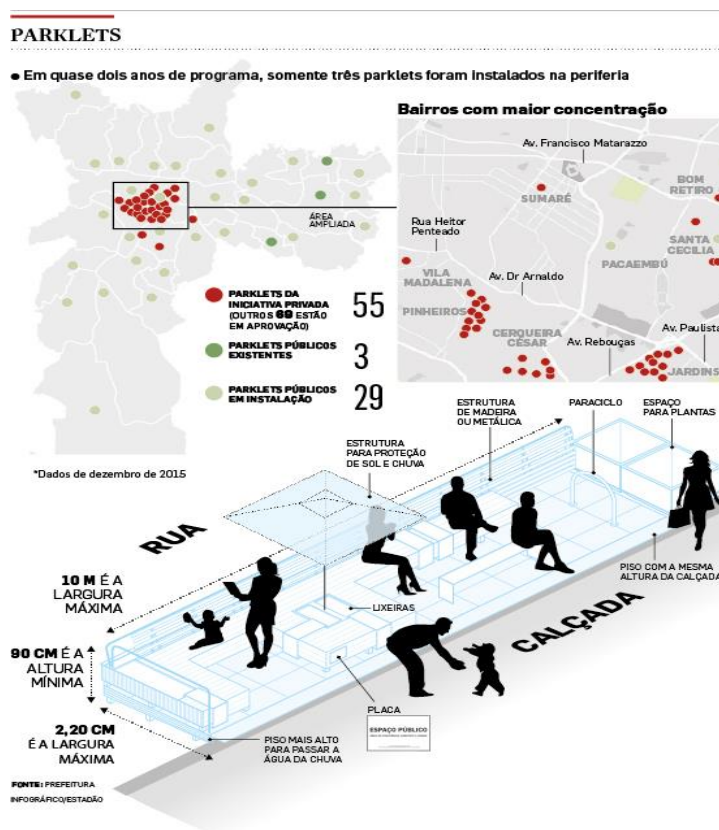
“Quase dois anos após a regulamentação dos parklets em São Paulo, ainda são os bairros nobres os mais favorecidos com a criação desses novos espaços públicos na cidade, que funcionam, na prática, como minipraças. O mapa oficial mostra que a região da Avenida Paulista e os bairros de Pinheiros, Vila Madalena, Jardins e Itaim-Bibi são os que concentram o maior número de equipamentos. Na contramão, bairros da periferia receberam só três unidades, pagas pela Prefeitura” (ESTADÃO, 2016).

Dos 55 parklets existentes até o momento da reportagem (final de Janeiro de 2016), todos eles haviam sido viabilizados pela iniciativa privada, com exceção de 3, justamente os únicos três instalados na região periférica da capital paulista, nos bairros de Itaquera, São Miguel Paulista e Sapopemba.

A figura abaixo espacializa os *parklets* existentes na cidade de São Paulo até o mês de Janeiro de 2016. O fato de haver poucos *parklets* na periferia da cidade, como dito apenas 3, e de serem todos estes instalados pelo poder público nos permite concluir que a iniciativa privada não se interessa em instalar *parklets* nas regiões periféricas da cidade, e só existem esses poucos 3 *parklets* justamente por conta da iniciativa do poder público.



**Figura 1 – Normativas de instalação de um *Parklet***



Fonte: ESTADÃO, 2016.

A imensa maioria dos *parklets* existentes naquele momento localizava-se nos bairros Jardins (pelo menos 11 *parklets*), Pinheiros (também pelo menos 11 *parklets*), Cerqueira César (pelo menos 7 *parklets*), Santa Cecília (pelo menos 3) e Vila Madalena, Sumaré e Bom Retiro (cada um com pelo menos 1 *parklet*). As regiões Sul e Norte da cidade de São Paulo estão praticamente ausentes do mapa dos *parklets*, tanto no que se refere aos existentes como no que se refere aos em instalação.

A respeito dos custos operacionais envolvidos nos *parklets*, eles oscilam entre R\$30.000,00 a R\$80.000,00, com prazo de duração estabelecido em convênio por até 3 anos, podendo ser renovado. Alguns *parklets* são patrocinados por empresas, por exemplo, de bebidas alcoólicas.

Dois atores tiveram atuação destacada nos primeiros anos de instalação dos *parklets* na cidade de São Paulo: O Instituto Mobilidade Verde, com estudos e consultorias sobre o tema, e a empresa de arquitetura Zoom Arquitetura, com a construção de pelo menos 55 *parklets*. No site desta última, consta que

“o ZOOM foi pioneiro na implantação dos *parklets* no Brasil, participando dos primeiros projetos pilotos e da consolidação da política pública, criada em 2013. Contribuiu na elaboração do ‘Manual operacional para implantar um *parklet* em São Paulo’ junto à Prefeitura de São Paulo. Desde então já foi responsável pelo projeto e viabilização de mais de 50 *parklets*. Ao ampliar a oferta de espaço público, o *parklet* promove a convivência na rua e incentiva transportes não motorizados (...). O *parklet* transforma o entorno, criando novas dinâmicas e estimulando a apropriação do espaço público. Ao reproduzir os *parklets*, cria-se uma rede na cidade com uma estrutura caminhável. Através de percursos mais atraentes, os *parklets* transformam os bairros em que estão inseridos (ZOOM, 2019).

Há no site da Zoom, inclusive, um link para quem deseja instalar um *parklet* em sua rua e um manual de como implantar um *parklet*. Este manual, elaborado pela Prefeitura Municipal de São Paulo<sup>6</sup>, apresenta informações importantes e que são teoricamente úteis para nossas reflexões.

Segundo o “Manual Operacional para Implantar um *parklet* em São Paulo” (SÃO PAULO, 2019), são 5 os principais objetivos e repercussões dos *parklets*:

- “Ampliar a oferta de espaços públicos: cidades populosas apresentam uma carência de espaços públicos que realmente possam ser utilizados recreativamente pela população. Converter grandes áreas nos bairros centrais da cidade em praças e parques é muitas vezes inviável ou muito dispendioso. A redução de custos e facilidade de implantação são vantagens que viabilizam consideravelmente a existência dos *parklets*, devido ao seu tamanho relativamente pequeno, baixo custo de instalação e manutenção, natureza temporária da intervenção e pelas parcerias entre a prefeitura, comunidade e empresas privadas;

---

<sup>6</sup> A realização do Manual de *Parklet* da cidade de São Paulo é assinada pelo Departamento de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura de São Paulo e pelo SP Urbanismo. O Instituto Mobilidade Verde, o Grupo Design OK, a Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design, a H2C Arquitetura, o Superlimão Studio, a San Francisco Planning Department, o Los Angeles Department of Transportation, o Rebar Studio, a CMG Landscape Architecture e a Matarozzi Pelsinger Design+Build também contribuíram para a elaboração do Manual.

- Promover convivência na rua: O desenvolvimento de espaços de convivência nas ruas para proporcionar aos cidadãos maior interação social com a sua comunidade é uma tendência mundial. Essa relação entre pessoas aumenta a segurança, incentiva o comércio local e produz bairros mais humanizados;
- Estimular processos participativos: O parklet é um ato de cidadania. É muito importante que as pessoas participem ativamente da conquista, construção e manutenção dos mesmos, para que todos possam tirar o máximo proveito dos espaços públicos;
- Incentivar transportes não motorizados: Os parklets são intervenções físicas no sistema viário, que discutem o espaço dedicado ao automóvel e aquele dedicado às pessoas. Ao mesmo tempo que o parklet restringe o estacionamento dos carros, ele permite o uso do espaço de forma democrática por pedestres, ciclistas, crianças e idosos. O acesso ao parklet é feito através da calçada, o que incentiva que o mesmo seja feito a pé, de bicicleta, skate e demais meios não motorizados;
- Criar um novo cenário para as ruas de São Paulo: A construção de parklets vai permitir que a comunidade construa seu próprio espaço de convívio, resgate suas narrativas locais, inspirações, e criem novos cenários, melhorando a paisagem urbana e transformando espaços em lugares melhores para se viver... e conviver!” (SÃO PAULO, 2019).

No item “perguntas frequentes”, o Manual aborda novamente a relação entre os *parklets* e os empreendimentos comerciais, enfocando a preocupação dos comerciantes com possíveis impactos sobre os lucros. O Manual apresenta a pergunta “a implantação de um *parklet* na frente do meu comércio pode prejudicá-lo?”, a respondendo da seguinte forma: “as estatísticas revelam exatamente o contrário. Um parklet atrai pedestres e clientes em potencial. A prefeitura de Nova Iorque divulgou que a criação de parklets com bancos gerou 14% de aumento de vendas das lojas em frente da implantação” (SÃO PAULO, 2019).

Ainda segundo o Manual (SÃO PAULO, 2019), os principais critérios de localização dos *parklets* são:

- A qualidade do entorno;
- A disponibilidade de vaga ou faixa de estacionamento;
- A velocidade máxima da via, de até 50km/h;
- E o contexto urbano, com critérios diferentes para áreas comerciais e residenciais. No que tange aos critérios de instalação de *parklets* em áreas comerciais, o Manual reforça que “o parklet deve ser projetado e sinalizado de forma que fique claro aos pedestres que é um local público e não uma extensão de um estabelecimento” (SÃO PAULO, 2019).

Destes critérios, podemos concluir que os *parklets* devam ser instalados preferencialmente em locais em que haja grande circulação de pessoas, de modo a potencializar a sua ação de ocupar os espaços públicos. Ruas comerciais tendem a satisfazer essa condição, todavia chama a atenção, como veremos, a relativa ausência de *parklets* nas ruas comerciais do centro da cidade de São Paulo, especialmente no bairro da Sé, e sua concentração em ruas comerciais de áreas mais ricas da cidade, como Jardins e Pinheiros.

Outro critério importante para a implantação e efetividade dos *parklets* é o conforto de sua estrutura – na prática, a sua capacidade de atrair e manter a população que circula pelo entorno do *parklet*.

Alguns *parklets* acabam por oferecer elementos e atrativos adicionais, como livros, água (para usuários e seus animais de exposição) e horta (inclusive com arranjos e mudas disponíveis para doação aos usuários).

“É interessante que o mobiliário básico permita o conforto e o convívio dos usuários, usando bancos com encosto, por exemplo. É possível explorar outros layouts, como mesas coletivas, espreguiçadeiras, bebedouros, palcos para manifestações artísticas e até biblioteca colaborativa”, diz o criador do grupo Zoom Arquitetura, responsável pela criação de 45 dos 55 *parklets* já existentes na capital. A biblioteca funciona em uma das estruturas montadas na Rua Mateus Grou, em Pinheiros. Os usuários podem aproveitar a leitura no local ou mesmo levar livros e revistas para casa (...). Moradores vão aos *parklets* para ler, comer e descansar os *parklets* são frequentados mais de uma vez na semana por pessoas que trabalham na vizinhança e querem descansar. É o que mostram minhas pesquisas feitas em São Paulo” (ESTADÃO, 2016).

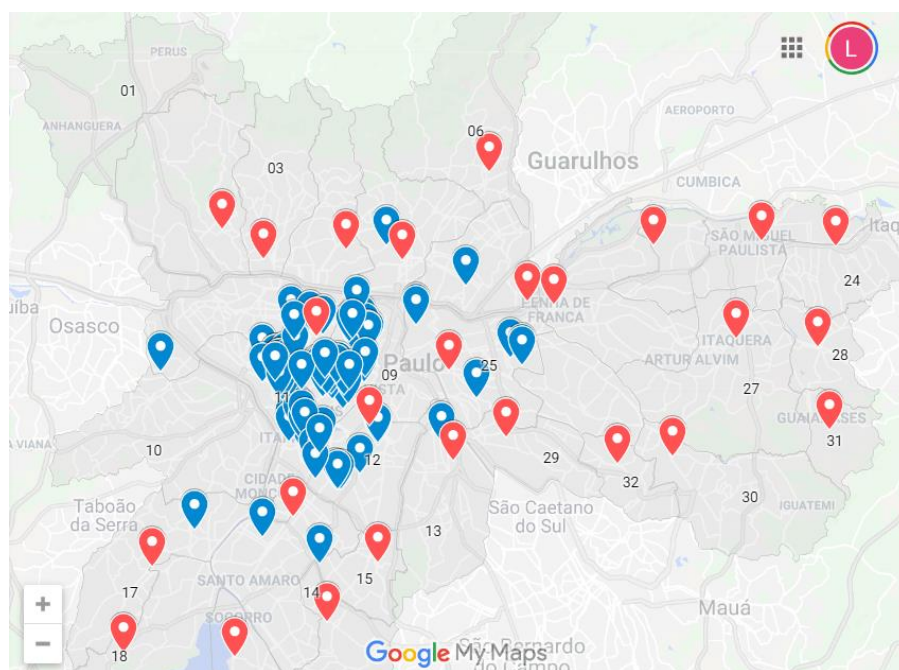
Em outras palavras, as “mini praças” avançam na capital, mas estão concentradas em bairros nobres. O mapa oficial mostra que a região da Avenida Paulista e os bairros de Pinheiros, Vila Madalena, Jardins e Itaim-Bibi são os que têm o maior número de *parklets*; na periferia, como vimos, só existiam até Janeiro de 2016 três equipamentos. Quase dois anos após a regulamentação dos *parklets* em São Paulo, ainda são os bairros nobres os mais favorecidos com a criação desses novos espaços públicos na cidade, que funcionam, na prática, como minipraças. O mapa oficial mostra que a região da Avenida Paulista e os bairros de Pinheiros, Vila Madalena, Jardins e Itaim-Bibi são os que concentram o maior número de equipamentos. Na contramão, bairros da periferia tinham apenas três unidades, pagas pela Prefeitura.

Desde Janeiro de 2016, algumas mudanças aconteceram em relação a esse número. Mas essas mudanças foram apenas em termos numéricos. Os *parklets* implementados pela

iniciativa privada seguem se concentrando no centro expandido da cidade, isto é, nas áreas mais ricas da capital paulista, e os parklets situados na periferia, especialmente na Zona Leste de São Paulo, seguem sendo de iniciativa exclusiva da Prefeitura Municipal.

Atualmente, há 124 *parklets* na cidade de São Paulo, dos quais 98 privados, instalados especialmente nos bairros de Pinheiros, Vila Mariana e Jardins, e 26 públicos. Destes, apenas 2 não estão na periferia (Lapa e Vila Mariana). Os demais estão nos bairros de São Mateus, Cidade Ademar, Cidade Tiradentes, Ermelino Matarazzo, Guaianazes, Brasilândia, Itaquera, Jabaquara, Penha, São Miguel, Sapopemba, Pirituba, Vila Prudente, Vila Maria, M'boi Mirim, Tremembé e Casa Verde.

**Figura 2 – Parklets privados (azul) e públicos (vermelho) na cidade de São Paulo (Abril de 2019).**



Fonte: Google, 2019.

É nas diretrizes dos projetos de *parklets* em que a natureza pública do empreendimento é reforçada. Segundo o Manual, “o parklet é exclusivamente público. O proponente à implantação de um parklet pode ser pessoa física ou jurídica, porém, o seu uso é

exclusivamente público. O mesmo deve ficar disponível à sociedade 24 horas por dias nos 7 dias da semana, assim como uma calçada. Esse direito ao uso deve ser informado em placa obrigatoriamente afixada ao parklet” (SÃO PAULO, 2019).

Endossa a natureza pública do parklet a proibição de material de propaganda em sua estrutura. Segundo o Manual, “o parklet não pode ser suporte de propaganda. Apesar de não ser permitido usar o parklet como suporte de propaganda, pode ser afixada uma placa com informações acerca do proponente com no máximo 0,15 m<sup>2</sup>” (SÃO PAULO, 2019).

## Os *Parklets* Do Público ao Privado

Na prática, a proximidade espacial de alguns *parklets* com empreendimentos comerciais e o fato de estes próprios empreendimentos serem os responsáveis pela instalação e manutenção dos *parklets* faz com estas estruturas públicas se convertam em extensões do negócio privado, sendo as mesas e cadeiras do mobiliário urbano ocupadas em função destes empreendimentos, por clientes destes. A reportagem citada acima do Jornal Estadão traz a fala sugestiva de um gerente de padaria situada na rua Bela Cintra, nos Jardins: “Para o gerente da padaria, Caio Reis, de 27 anos, a estrutura valorizou o comércio. “Foi muito bom para os clientes, que agora podem esperar sentados, mas a ordem aqui é não servir direto lá. Quem quer café tem de pedir no caixa”, afirma, referindo-se à regra que veta a privatização do espaço público” (ESTADÃO, 2016).

Para contrapor a tendência de instalação de *parklets* de forma próxima e, não seria exagerado concluir, também de forma auxiliar aos empreendimentos imobiliários, é cada vez mais importante incentivar a instalação destes mobiliários urbanos em locais próximos à serviços públicos em que há grande circulação de pessoas, como universidades, hospitais, escolas, postos de atendimento ao trabalhador, serviços públicos de documentação e cidadania etc.

Essa questão é particularmente importante para os objetivos deste trabalho pois se refere às formas de apropriação do espaço urbano e a possibilidade de os *parklets*, ou pelo menos de alguns *parklets*, estarem se convertendo em uma estratégia de apropriação do espaço pela via do consumo privado. É justamente o consumo privado que tem condicionado espaços urbanos restritos às classes sociais menos privilegiadas.

De modo a refletirmos mais profundamente sobre a relação entre *parklets*, espaços públicos e privados e apropriação do espaço pela via do consumo, realizamos entrevista com a mídia digital do projeto Cidades Afetivas<sup>7</sup>. Conversamos com a professora doutora

---

<sup>7</sup> Em seu site na internet, o projeto Cidades Afetivas define-se como “um observatório dos movimentos afetivos nas cidades. Um resgate atropoético do bem viver. Atuamos com a religação dos saberes, olhamos para a cidade como Flâneurs contemporâneos e das nossas vivências relatamos as experiências e transformamos em conhecimentos. Compartilhamos ideias, e tecemos redes conectivas em busca de vias transformadoras e regeneradoras do pensamento. Acreditamos que a melhor forma de compreender quem somos, de onde viemos e para onde vamos é nos deixar levar pelo #viverascidades. Somos uma equipe transdisciplinar porque acreditamos na religação dos saberes e práticas formada por antropólogos, engenheiros, publicitários, administradores e artistas”. O Cidades Afetivas é coordenado por Vivian Blaso, Doutora em Ciências Sociais pela PUC-SP, pesquisadora do Núcleo de Estudos da Complexidade –



Vivian Blaso, que nos passou sua visão sobre os *parklets* na cidade de São Paulo. Segundo o projeto Cidades Afetivas, os *parklets* estão sendo vistos em grande número na cidade de São Paulo, usados, especialmente, como extensão de bares e restaurantes, que para algumas áreas da cidade serve de um instrumento estratégico que funciona para partes mais nobres da cidade, comprometendo, assim, a função social que é devolver a cidade espaços de convivência para as outras regiões não nobres.

Segundo o projeto Cidades Afetivas, as Parcerias Público Privadas (PPP's) são válidas, desde que o uso dos espaços não seja apenas para quem tem condições de estar incluído pelo consumo. E que, por exemplo, a utilização do *wi-fi*, assim como outros benefícios, não aconteça para aqueles que estão consumindo e pagando, senão se tornam ferramentas de exclusão.

A advertência feita pelo Projeto Cidades Afetivas é importante e real, tendo em vista a proximidade dos *parklets* com os empreendimentos comerciais e a não rara submissão do primeiro ao segundo, ou seja, do público ao privado – reforçando com isso a lógica que os *parklets* objetivam superar. Isso é particularmente importante pois, se confirmando essa forma de utilização do espaço, o resultado é o aprofundamento da segregação sócio espacial, que possui mecanismos e modalidades cada vez mais complexos.

“O processo de segregação tem se aprofundado, no quadro de uma metrópole complexa, internacionalizada ou globalizada, onde ao lado de enormes mudanças tecnológicas – a serviço de alguns – observa-se a concentração da propriedade privada e a polarização crescente do ponto de vista social. A polarização se expressa nos níveis muito desiguais de renda, educação formal e qualificação profissional e se reflete de várias formas nos espaços da cidade. Neles, observa-se de forma cada vez mais acentuada a presença de espaços residenciais e comerciais exclusivos, a privatização de espaços públicos, com o “fechamento” de ruas e praças para garantir a segurança de setores da população ameaçados pelas “classes perigosas”. Tal privatização dos espaços públicos pode ocorrer tanto em áreas centrais, onde residem os maiores percentuais de famílias de alta renda, como em áreas menos segregadas e menos centrais, onde a presença acentuada da pobreza constitui uma ameaça às famílias de “renda média” que, muitas vezes, “expulsas” das áreas centrais, devido a valores imobiliários incompatíveis com seus salários, reproduzem nos novos locais de residência os processos vigentes nas áreas mais valorizadas” (PASTERNAK & BÓGUS, 1999, p. 55).

Qualquer iniciativa de exclusividade da utilização do *parklet* mediante consumo no empreendimento comercial ao qual o *parklet* está próximo resulta, pois, em privatização do espaço público, reforçando as palavras de Lago (1998), segundo a qual “emergem novas

modalidades de segregação socioespacial baseadas na exclusividade residencial e comercial, tanto nas áreas centrais quanto nas periféricas” (LAGO, 1998, p. 3).

É importante considerar, no entanto, que os *parklets* estão, atualmente, em contextos urbanos bastantes distintos na cidade de São Paulo. Por essa razão, eles podem seguramente apresentar diferentes níveis de substituição do espaço privado pelo público e de privatização do espaço público pelas exigências de consumo durante a permanência no *parklet*. Essa questão nos sugere um objeto para pesquisas futuras: o acompanhamento de um por um, ou de pelo menos de uma quantidade representativa do número total, dos *parklets*, e sua classificação segundo critérios de consecução dos objetivos originais da ideia de *parklet*.

### Capítulo 3: Entre descobertas e inquietações, algumas conclusões

Nesta dissertação pretendemos estabelecer uma análise dos *parklets* vinculada à questão urbana e seus múltiplos vínculos com a população. Por essa razão, iniciamos este texto com uma exposição histórica e teórica sobre o processo de metropolização em curso em São Paulo, suas contradições, pressões e desafios contemporâneos.

Este caminho não foi uma extravagância teórica, mas pelo contrário uma necessidade analítica. Os *parklets* ainda são um tema recente, para o qual ainda não há muita literatura. A literatura existente é, principalmente, estrangeira, advinda dos Estados Unidos. E sabemos o quanto este mobiliário urbano, assim como qualquer outro objeto de pesquisa, pode ter significados diferentes nos Estados Unidos e no Brasil. Por isso buscamos inserir os *parklets* no âmbito de uma reflexão mais ampla sobre a cidade de São Paulo e suas múltiplas e intensas desigualdades sócio espaciais. A leitura dos relatórios, livros e artigos do Observatório das Metrópoles facilitou essa tarefa, bem como a interlocução com os pesquisadores desta rede de pesquisa.

Ao longo do estudo sobre os *parklets*, percebi algumas incongruências e descompassos entre suas finalidades planejadas e seus usos efetivos. Além de certa pressão para que se constituam num espaço de consumo, como bem definiu o projeto Cidades Afetivas, chamou a atenção também sua relativa não utilização, o vazio dos *parklets*.

Neste sentido, faz ainda mais sentido a observação de Jen Gehl (2014) segundo o qual é preciso dar tempo e confiança aos novos projetos de intervenção urbana.

E faz sentido também a advertência de Jacobs (2011) de que esta postura frente à realidade urbana deva ser incentivada desde a formação do planejador urbano.

As cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, em termos de construção e desenho urbano. É nesse laboratório que o planejamento urbano deveria aprender, elaborar e testar suas teorias. Ao contrário, os especialistas e os professores dessa disciplina (se é que ela pode ser assim chamada) têm ignorado o estudo do sucesso e do fracasso na vida real, não têm tido curiosidade a respeito das razões do sucesso inesperado e pautam-se por princípios derivados do comportamento e da aparência de cidades, subúrbios, sanatórios de tuberculose, feiras e cidades imaginárias perfeitas – qualquer coisa que não as cidades reais (JACOBS, 2011, p. 16).

Esse problema foi sentido, também, pelas próprias ciclovias, originadas do mesmo projeto político de cidade que os *parklets* no contexto específico da cidade de São Paulo. Esse relativo vazio pode ser observado em algumas das fotos tiradas de *parklets*.

**Figura 3 – Parklet instalado em região próxima à Avenida Paulista.**



Fonte: SP Urbanismo (2019).

O mesmo relativo vazio pode ser observado em outro parklet, situado este no bairro da Vila Madalena, área da cidade de São Paulo conhecida por ser bastante ocupada por jovens que frequentam bares, restaurantes e espaços culturais ali existentes.

**Figura 4 – Parklet instalado no bairro da Vila Madalena.**



Fonte: UOL (2019).

E igualmente podemos observar o mesmo vazio em outro parklet, também situado na região da Avenida Paulista.

**Figura 4 – Parklet instalado na região da Avenida Paulista.**



Fonte: engvagnerlandi.com

Outro parklet, situada próximo a estes da Avenida Paulista, na Alameda Tietê, também expressa relativo vazio em sua ocupação.

**Figura 5 – Parklet situado na Alameda Tietê.**



Fonte: vitruvius.com

Este é, certamente, um tema para futuras reflexões. Qual tem sido o real uso e efetividade dos parklets? Que tipo de indicadores, qualitativos e quantitativos, podemos construir para avaliar o seu real impacto em termos de bem-estar urbano, conversão do espaço privado em público, melhoria da mobilidade urbana etc?

Além deste tema, outros ainda emergem para pesquisas futuras. Como vimos, há parklets em outras cidades do estado de São Paulo, como Campinas, Santos e Jundiaí. Que tipos de particularidades existem nestes outros contextos urbanos? Da mesma forma, importantes legislações específicas existem em cidades como Fortaleza, Porto Alegre e Salvador. Quais seriam os contornos teóricos e metodológicos para uma análise dos parklets em perspectiva nacional?

Esta pesquisa nos mostrou mais que a importância a necessidade teórica de análise de fontes com as quais muitas vezes não estamos habituados: manuais, fotos, cartazes, propagandas, entrevistas em vídeo etc, foram objeto de nossa atenção, e adquiriram o peso importante que têm como outras formas de registro da realidade, com o acréscimo de relegar a nós o desafio de teoriza-las.

A despeito de muitas inquietações e objetos de pesquisas futuras, essa Dissertação nos permite também um conjunto de conclusões.

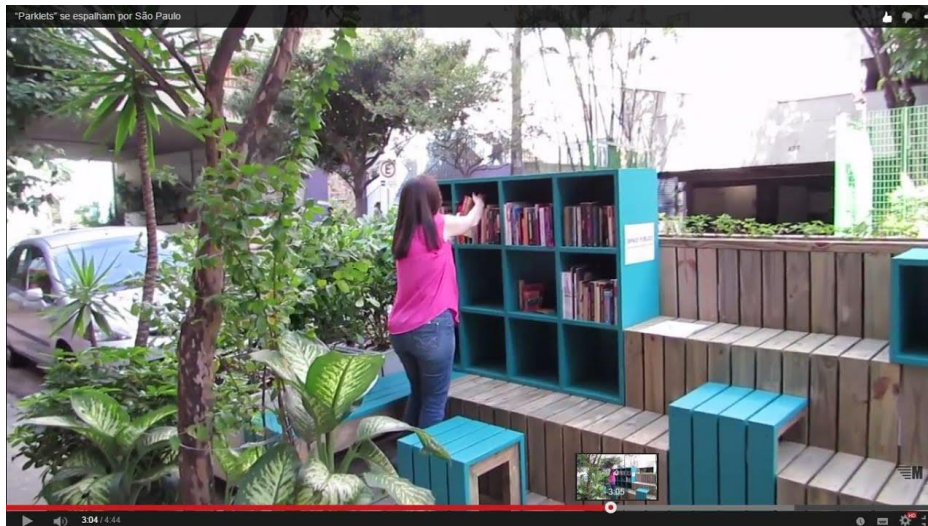
As cidades, especialmente a cidade de São Paulo, precisam redefinir o espaço que as ruas ocupam. Se fosse um organismo vivo, São Paulo estaria em estado terminal, com suas vias urbanas entupidas, rios poluídos, áreas verdes em constante processo de desmatamento e de ocupação desordenada e irregular, bem como uma população em situação de rua que não para de crescer.

Nesta redefinição, os parklets certamente serão úteis pois reservarão mais espaço para pessoas e trarão consigo outros mobiliários urbanos que fundamental importância para a cidade, como lixeiras, paraciclos, estruturas de apoio e auxílio a ciclistas, bancos, mesas, pequenas bibliotecas, bebedouros, guarda-sóis etc.

Na Figura 6, temos um exemplo ilustrativo de parklet adaptado com estrutura de biblioteca, à disposição dos transeuntes para consulta e leitura, bem como para doação e melhoria do acervo.

**Figura 6 – Parklet com pequena biblioteca.**





Fonte: youtube.com

Outros parklets destacam-se por apresentar maior vegetação, e contribuir com isso com melhoria da qualidade do ar e da qualidade da própria paisagem urbana em locais onde predomina o concreto do asfalto e a fuligem liberada pelos carros no trânsito intenso desta região.

**Figura 7 – Parklet com vegetação.**



Fonte: sobreurbana.com

Igualmente, este outro parklet combina vegetação e piso em madeira, com cadeiras e mesas para o descanso dos transeuntes, na rua Oscar Freire.

**Figura 8 – Parklet com vegetação na rua Oscar Freire.**



Fonte: wordpress.com

O efeito destes utensílios e mobiliários urbanos pode ser surpreendente para preencher de pessoas espaços antes ocupados por carros parados.

“O uso frequente dos equipamentos durante o dia, noite e finais de semana para leitura, refeições rápidas, conversas com amigos, tocar instrumentos musicais para as pessoas que circulam nas calçadas, descansar ou ver o movimento vem demonstrando que as ações praticadas pelo poder público para a criação de espaços que atuam como novas formas temporárias qualificadas como extensões sociais das calçadas vêm cumprindo seu papel quer no incentivo ao uso das ruas pela população, quer na redução do espaço destinado ao automóvel e quer na educação para o exercício da cidadania pela fruição do espaço público” (DEGREAS, 2016, p. 15-16).

Alinhamo-nos a Degreas (2016) em nossa consideração a respeito dos parklets, ressaltando a potencialidade urbana destes empreendimentos e seus impactos sobre novas sociabilidades.

Evidentemente, é importante desenvolver instrumentos eficazes de fiscalização e de readequação aos propósitos originais daqueles parklets que estejam sendo utilizados de forma acessória a empreendimentos comerciais, com pressão e constrangimentos dos transeuntes para que estes só utilizem os espaços do parklets se estiverem consumindo nos estabelecimentos comerciais.



Em outras palavras, orientamo-nos aqui a preservar a concepção do parklet enquanto conversão do privado em público, não apenas deste espaço reduzido como também, evidentemente, de seu entorno e de toda a lógica urbana que tem segregado, discriminado, hierarquizado e vulnerabilizado parcelas significativas das pessoas que vivem nas cidades. Nesta lógica, as pessoas seguem sem cidades, e as cidades seguem sem pessoas. Promover esse reencontro talvez seja a grande tarefa, o maior desafio, de nosso tempo.

Como descrito, os parklets são vistos e gerenciados da mesma forma que as calçadas. Sendo assim, problemas como violência, má utilização, localizações inadequadas, devem ser enfrentados pelas sub- prefeituras. Os parklets funcionam hoje, como muitos mobiliários públicos, praças e calçadas que mal geridas, acabam por perder o seu melhor papel. O papel designado aos parklets, constitui uma ferramenta de socialização, embelezamento e local de descanso; funciona muito bem em determinadas localizações, com bom gerenciamento, sobretudo no caso de parklets públicos, o que muitas vezes não acontece em outros espaços tão inovadores e funcionais para uma cidade como São Paulo.

## Referências Bibliográficas

ANDREOLI, Cleverson; GADENS, Letícia; HARDT, Letícia e ANDREOLI, Fabiana. De cidades desiguais a cidades ideais: possibilidades de regulamentação para empreendimentos imobiliários. In: PHILIPPI, Arlindo; BRUNA, Gilda Collet (editores). **Gestão Urbana e Sustentabilidade**. Barueri: Manole, 2019.

BAENINGER, Rosana; RODRIGUES, Fabíola. Dinâmica da População e Políticas Sociais. In: BAENINGER, Rosana (Org.). **População e Cidades: Subsídios para o planejamento e para as políticas sociais**. Campinas: Núcleo de Estudos de População 'Elza Berquó' – NEPO/Unicamp; Brasília: UNFPA, 2010.

BÓGUS, Lúcia Maria Machado. Perfil Demográfico Brasileiro: Mitos e mudanças. In: CHAIA, A.A; CHAIA, M (Orgs.). **Sociedade, Cultura e Política: Ensaios Críticos**. São Paulo: EDUC, 2004.

BÓGUS, Lúcia; PASTERNAK, Suzana. A Cidade dos Extremos: Desigualdade Socioespacial em São Paulo. In: **Cidades - Comunidades e Territórios**. Jun. 2003, n.0 6, pp. 51-71

BRUNA, Gilda Collet. Urbanização e Regularização de Loteamentos e Habitações. In: BÓGUS, Lúcia; RAPOSO, Isabel; PASTERNAK, Suzana (Orgs.). **Da Irregularidade Fundiária Urbana à Regularização: Análise Comparativa Portugal – Brasil**. São Paulo: Educ, 2010.

DEGREAS, Helena Napoleon. Muito além das calçadas: parklets em São Paulo. In: **Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**. Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016.

DIAS, Fabiano. **O desafio do espaço público nas cidades do século XXI**. In: Arquitectos, ano 06, jun. 2005. Disponível em:  
<http://www.mobile.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/06.061/453>

FONSECA, Marcelo Nunes et al. **Análise do impacto das incertezas em Parcerias Público-privadas: um caso real na área de transporte Público**. In: XLIX Simpósio Brasileiro de Pesquisa Operacional, Blumenau, 2017. Disponível em:  
<http://www.sbp2017.iltc.br/pdf/169403.pdf>

Fundação SEADE. **Pesquisa Informações dos Municípios Paulistas**. Disponível em: <http://www.imp.seade.gov.br/frontend/#/tabelas>

GEHL, Jen. **Cidades Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

Instituto Teotônio Vilela. **Em seminário do ITV, especialistas defendem consórcios e parcerias com a iniciativa privada como soluções para as metrópoles**. 2017. Disponível em: <http://itv.org.br/pensando-o-brasil/economia/em-seminario-do-itv-especialistas-defendem-consorcios-e-parcerias-com-a-iniciativa-privada-como-solucoes-para-as-metropoles>

JACOBI, Pedro Roberto; BESEN, Gina Rizpah. Metropolização e gestão urbana sustentável. In: PHILIPPI, Arlindo; BRUNA, Gilda Collet (editores). **Gestão Urbana e Sustentabilidade**. Barueri: Manole, 2019.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MAGALHÃES, Luís Felipe Aires; BÓGUS, Lúcia; BAENINGER, Rosana. Migrantes haitianos e bolivianos na cidade de São Paulo: transformações econômicas e territorialidades migrantes. In: REMHU, **Revista Interdisciplinar de Mobilidade Humana**, Brasília, v. 26, n. 52, abr. 2018, p. 75-94.

PASTERNAK, Suzana; BÓGUS, Lúcia. São Paulo como patchwork: unindo fragmentos de uma cidade segregada. In: **Cadernos Metrôpole**, n. 1, 1999.

PASTERNAK, Suzana; BÓGUS, Lúcia. Evolução da situação de favelas na metrópole paulista e desigualdade socioespacial. In: PHILIPPI, Arlindo; BRUNA, Gilda Collet (editores). **Gestão Urbana e Sustentabilidade**. Barueri: Manole, 2019.

PASTERNAK, Suzana. Evolução Espacial dos Loteamentos Irregulares em São Paulo. In: BÓGUS, Lúcia; RAPOSO, Isabel; PASTERNAK, Suzana (Orgs). **Da Irregularidade Fundiária Urbana à Regularização: Análise Comparativa Portugal – Brasil**. São Paulo: Educ, 2010.

RAMOS, Dyonata Laitener. "Cidades inteligentes: quais os principais desafios da inovação?". Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/opiniaao/artigos/cidades-inteligentes-quais-os-principais-desafios-da-inovacao-3bybr07govbphotum6zjr1rf3/>

SANTOS, J. L; LEVY, S. **Dinâmica da População**. São Paulo: TA Queiróz, 1980.

VÉRAS, Maura Pardini Bicudo. Novos Nômades Urbanos na Cidade Contemporânea: Desigualdade e exclusão sociais em São Paulo. In: CHAIA, A.A; CHAIA, M (Orgs.). **Sociedade, Cultura e Política: Ensaio Crítico**. São Paulo: EDUC, 2004.

VIZIOLI, Simone; BRUNA, Gilda Collet; CAMILO, Juliana Cavalaro. Parques urbanos, paisagens e espaços abertos: a qualidade de vida sustentável nos espaços públicos humanizados. In: PHILIPPI, Arlindo; BRUNA, Gilda Collet (editores). **Gestão Urbana e Sustentabilidade**. Barueri: Manole, 2019.

## Anexos

### DECRETO Nº 55.045, DE 16 DE ABRIL DE 2014

Regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada “parklet”. FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, D E C R E T A: CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS Art. 1º A instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada parklet, ficam regulamentados nos termos deste decreto. Art. 2º Para fins deste decreto, considera-se parklet a ampliação do passeio público, realizada por meio da implantação de plataforma sobre a área antes ocupada pelo leito carroçável da via pública, equipada com bancos, floreiras, mesas e cadeiras, guardasóis, aparelhos de exercícios físicos, paraciclos ou outros elementos de mobiliário, com função de recreação ou de manifestações artísticas. Parágrafo único. O parklet, assim como os elementos neles instalados, serão plenamente acessíveis ao público, vedada, em qualquer hipótese, a utilização exclusiva por seu mantenedor. CAPÍTULO II DO PROCEDIMENTO Seção I Dos Proponentes Art. 3º A instalação, manutenção e remoção do parklet dar-se-á por iniciativa da administração Municipal ou por requerimento de pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado. Parágrafo único. A instalação de parklet por iniciativa da Administração Municipal obedecerá aos requisitos técnicos previstos neste decreto e na legislação aplicável, devendo ser precedida de edital que lhe dê publicidade, na forma do § 1º do artigo 6º e seguintes deste decreto. Seção II Do Pedido e do Projeto Art. 4º O pedido de instalação e manutenção de parklet por iniciativa de pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, será instaurado na Subprefeitura competente. § 1º Tratando-se de pessoa física, o pedido deverá ser instruído com: I - cópia do documento de identidade; II - cópia da inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas - CPF; III - cópia de comprovante de residência. § 2º Tratando-se de pessoa jurídica, o pedido deverá ser instruído com: I - cópia do registro comercial, certidão simplificada expedida pela Junta Comercial do Estado ou Cartório de Registro Civil de Pessoas Jurídicas, ato constitutivo e alterações subsequentes, lei instituidora ou decreto de autorização para funcionamento, conforme o caso; II - cópia da inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ. Art. 5º O pedido será instruído, ainda, com projeto de instalação que apresente os seguintes elementos: I – planta inicial do local e fotografias que mostrem a localização e esboço da instalação, incluindo

sua dimensão aproximada, imóveis confrontantes, a largura do passeio público existente, a inclinação transversal do passeio, bem como todos os equipamentos e mobiliários instalados no passeio nos 20m (vinte metros) de cada lado do local do parklet proposto; II – descrição dos tipos de equipamentos que serão alocados, conforme previsto no artigo 2º deste decreto; III – descrição do atendimento aos critérios técnicos de instalação, manutenção e retirada do parklet previstos neste decreto e na legislação aplicável. § 1º O projeto de instalação deverá atender às normas técnicas de acessibilidade, às diretrizes estabelecidas pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT e pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, bem como aos seguintes requisitos: I - a instalação não poderá ocupar espaço superior a 2,20m (dois metros e vinte centímetros) de largura, contados a partir do alinhamento das guias, por 10m (dez metros) de comprimento em vagas paralelas ao alinhamento da calçada, ou de 4,40m (quatro metros e quarenta centímetros) de largura por 5m (cinco metros) de comprimento em vagas perpendiculares ou a 45° (quarenta e cinco graus) do alinhamento; II - a instalação não poderá ter qualquer tipo de fixação no solo maior que 12cm (doze centímetros) ou provocar qualquer tipo de dano ou alteração no pavimento que não possa ser reparada pelo responsável pela instalação do parklet; III - a instalação só poderá ocorrer em local antes destinado ao estacionamento de veículos, sendo vedada em locais onde haja faixa exclusiva de ônibus, ciclovias ou ciclofaixas; IV - o parklet somente poderá ser instalado em via pública com limite de velocidade de até 50km/h (cinquenta quilômetros por hora) e com até 8,33% (oito inteiros e trinta e três centésimos por cento) de inclinação longitudinal; V - o parklet deverá ter proteção em todas as faces voltadas para o leito carroçável e somente poderá ser acessado a partir do passeio público; VI - o parklet deverá estar devidamente sinalizado, inclusive com elementos refletivos; VII - as condições de drenagem e de segurança do local de instalação deverão ser preservadas; VIII - remoções de interferências poderão ser aceitas e indicadas, ficando a cargo do responsável pela manutenção, instalação e retirada do parklet todos os custos envolvidos em remanejamentos de equipamentos existentes e sinalizações necessárias. § 2º O parklet não poderá ser instalado em esquinas e a menos de 15m (quinze metros) do bordo de alinhamento da via transversal, bem como à frente ou de forma a obstruir guias rebaixadas, equipamentos de combate a incêndios, rebaixamentos para acesso de pessoas com deficiência, pontos de parada de ônibus, pontos de táxi, faixas de travessia de pedestres, nem poderá acarretar a supressão de vagas especiais de estacionamento, nos termos das diretrizes expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT. § 3º Será incentivada a associação entre a instalação de parklets e

equipamentos para o estacionamento de bicicletas do tipo paraciclo. Seção III Da Análise e da Aprovação Art. 6º Caberá à Subprefeitura competente averiguar o atendimento ao interesse público, a conveniência do pedido, bem como o atendimento a todos os requisitos estabelecidos neste decreto e na legislação aplicável. § 1º No prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis contados do recebimento do pedido, a Subprefeitura publicará edital destinado a dar conhecimento público do pedido, contendo o nome do proponente e o local da implantação, a ser afixado em sua sede e publicado no Diário Oficial da Cidade e no Portal da Prefeitura do Município de São Paulo na Internet. § 2º O proponente deverá afixá-lo no local em que se pretende a instalação do parklet. § 3º Será aberto o prazo de 10 (dez) dias úteis, contados da data da referida publicação, para eventuais manifestações de interesse ou de contrariedade em relação à instalação. § 4º Na hipótese de manifestação de interesse na instalação de parklet na mesma área, dentro do prazo estabelecido pelo § 3º deste artigo, o novo proponente deverá apresentar seu pedido à Subprefeitura, no prazo de até 30 (trinta) dias, atendendo a todos os requisitos previstos neste decreto, em especial nos seus artigos 4º e 5º. Art. 7º Expirado o prazo de que trata o § 3º do artigo 6º ou, na hipótese de manifestação de outros interessados, transcorrido o prazo de seu § 4º, a Subprefeitura apreciará eventuais manifestações recebidas e emitirá pronunciamento conclusivo sobre o pedido, mediante decisão fundamentada do Subprefeito. § 1º Eventuais objeções à instalação serão avaliadas pela Subprefeitura, que poderá consultar a Companhia de Engenharia e Tráfego – CET, a Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU ou outro órgão ou entidade pública ou privada, no âmbito de suas respectivas atribuições. § 2º O pedido de instalação de parklet em área § 3º Na hipótese de manifestação de outros interessados na instalação do parklet na mesma área, nos termos do § 4º do artigo 6º, a Subprefeitura examinará os pedidos que melhor atenderem ao interesse público e se manifestará fundamentadamente por sua rejeição ou aprovação, cabendo a decisão ao Subprefeito. Art. 8º Cumpridos todos os requisitos previstos neste decreto e na hipótese de decisão favorável à instalação, a Subprefeitura convocará o interessado para assinar o termo de cooperação para instalação, manutenção e remoção do parklet. § 1º O cooperante ficará autorizado, após a assinatura do termo de cooperação, a instalar o equipamento. § 2º O termo de cooperação terá prazo máximo de 3 (três) anos. CAPÍTULO III DAS OBRIGAÇÕES DO MANTENEDOR Art. 9º O proponente e mantenedor do parklet será o único responsável pela realização dos serviços descritos no respectivo termo de cooperação, bem como por quaisquer danos eventualmente causados. Parágrafo único. Os custos financeiros referentes à instalação, manutenção e remoção do parklet serão de

responsabilidade exclusiva do mantenedor. Art. 10. Nos termos do disposto no §1º do artigo 50 da Lei nº 14.223, de 26 de setembro de 2006, será permitida a colocação de uma placa com área máxima de 0,15m² (quinze decímetros quadrados) para exposição de mensagem indicativa de cooperação em cada parklet instalado. § 1º A placa com mensagem indicativa de cooperação deverá conter as informações sobre o cooperante e os dados da cooperação celebrada, assim consideradas, o nome do cooperante, em caso de pessoa física ou, em caso de pessoa jurídica, sua razão social ou nome fantasia, sendo admitida a referência a seus produtos, serviços e endereço eletrônico. § 2º Em nenhuma hipótese as placas indicativas de cooperação serão luminosas. § 3º O proponente e mantenedor do parklet deve instalar em local visível, junto ao acesso do parklet, uma placa com dimensão mínima de 0,20m (vinte decímetros) por 0,30m (trinta decímetros) para exposição da seguinte mensagem indicativa: “Este é um espaço público acessível a todos. É vedada, em qualquer hipótese, sua utilização exclusiva, inclusive por seu mantenedor”. Art. 11. Na hipótese de qualquer solicitação de intervenção por parte da Prefeitura, obras na via ou implantação de desvios de tráfego, restrição total ou parcial ao estacionamento no lado da via, implantação de faixa exclusiva de ônibus, bem como em qualquer outra hipótese de interesse público, o mantenedor será notificado pela Prefeitura e será responsável pela remoção do equipamento em até 72h (setenta e duas horas), com a restauração do logradouro público ao seu estado original. Parágrafo único. A remoção de que trata o “caput” não gera qualquer direito à reinstalação, realocação ou indenização ao mantenedor. Art. 12. Em caso de descumprimento do termo de cooperação, o cooperante será notificado para, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, comprovar a regularização dos serviços, sob pena de rescisão. Art. 13. A rescisão do termo de cooperação poderá ser determinada por ato do Subprefeito, devidamente justificado, em razão da inobservância das condições de manutenção previstas no termo de cooperação ou presentes quaisquer outras razões de interesse público. Art. 14. O abandono, a desistência ou o descumprimento do termo de cooperação não dispensa a obrigação de remoção e restauração do logradouro público ao seu estado original. CAPÍTULO IV DISPOSIÇÕES FINAIS Art. 15. Caberá à Secretaria Municipal de Transportes – SMT e à Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU expedirem, no âmbito de suas respectivas competências, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a partir da data de publicação deste decreto, diretrizes técnicas necessárias à instalação e manutenção de parklets no Município de São Paulo. Art. 16. Caberá à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e à Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras publicar, no prazo máximo de 30



(trinta) dias a partir da data de publicação deste decreto, cartilha com o intuito de divulgar regras e difundir boas práticas a serem adotadas na implementação e manutenção dos parklets. Art. 17. Os casos omissos serão regulamentados pela Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras. Art. 18. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação. PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 16 de abril de 2014, 461º da fundação de São Paulo. FERNANDO HADDAD, PREFEITO FERNANDO DE MELLO FRANCO, Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano RICARDO TEIXEIRA, Secretário Municipal de Coordenação das Subprefeituras FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 16 de abril de 2014.

**LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000**

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

**O                      PRESIDENTE                      DA                      REPÚBLICA**  
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Art. 2º Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I - acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

II - barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificadas em:

- a) barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;
- b) barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;
- c) barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transportes;
- barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou
- d) impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa;

III - pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida: a que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo;

IV - elemento da urbanização: qualquer componente das obras de urbanização, tais

como os referentes a pavimentação, saneamento, encanamentos para esgotos, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico;

V - mobiliário urbano: o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, de forma que sua modificação ou traslado não provoque alterações substanciais nestes elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

VI - ajuda técnica: qualquer elemento que facilite a autonomia pessoal ou possibilite o acesso e o uso de meio físico.

## **CAPÍTULO II**

### **DOS ELEMENTOS DA URBANIZAÇÃO**

Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 4º As vias públicas, os parques e os demais espaços de uso público existentes, assim como as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados, obedecendo-se ordem de prioridade que vise à maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 5º O projeto e o traçado dos elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário, nestes compreendidos os itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas, deverão observar os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

Art. 6º Os banheiros de uso público existentes ou a construir em parques, praças, jardins e espaços livres públicos deverão ser acessíveis e dispor, pelo menos, de um sanitário e um lavatório que atendam às especificações das normas técnicas da ABNT.

Art. 7º Em todas as áreas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou em espaços públicos, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção.

*Parágrafo único.* As vagas a que se refere o caput deste artigo deverão ser em número equivalente a dois por cento do total, garantida, no mínimo, uma vaga, devidamente sinalizada e com as especificações técnicas de desenho e traçado de acordo com as normas

técnicas vigentes.

### **CAPÍTULO III**

#### **DO DESENHO E DA LOCALIZAÇÃO DO MOBILIÁRIO URBANO**

Art. 8º Os sinais de tráfego, semáforos, postes de iluminação ou quaisquer outros elementos verticais de sinalização que devam ser instalados em itinerário ou espaço de acesso para pedestres deverão ser dispostos de forma a não dificultar ou impedir a circulação, e de modo que possam ser utilizados com a máxima comodidade.

Art. 9º Os semáforos para pedestres instalados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que emita sinal sonoro suave, intermitente e sem estridência, ou com mecanismo alternativo, que sirva de guia ou orientação para a travessia de pessoas portadoras de deficiência visual, se a intensidade do fluxo de veículos e a periculosidade da via assim determinarem.

Art. 10. Os elementos do mobiliário urbano deverão ser projetados e instalados em locais que permitam sejam eles utilizados pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

### **CAPÍTULO IV**

#### **DA ACESSIBILIDADE NOS EDIFÍCIOS PÚBLICOS OU DE USO COLETIVO**

Art. 11. A construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser executadas de modo que sejam ou se tornem acessíveis às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

*Parágrafo único.* Para os fins do disposto neste artigo, na construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser observados, pelo menos, os seguintes requisitos de acessibilidade:

I - nas áreas externas ou internas da edificação, destinadas a garagem e a estacionamento de uso público, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção permanente;

II - pelo menos um dos acessos ao interior da edificação deverá estar livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

III - pelo menos um dos itinerários que comuniquem horizontal e verticalmente todas as

dependências e serviços do edifício, entre si e com o exterior, deverá cumprir os requisitos de acessibilidade de que trata esta Lei; e

IV - os edifícios deverão dispor, pelo menos, de um banheiro acessível, distribuindo-se seus equipamentos e acessórios de maneira que possam ser utilizados por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 12. Os locais de espetáculos, conferências, aulas e outros de natureza similar deverão dispor de espaços reservados para pessoas que utilizam cadeira de rodas, e de lugares específicos para pessoas com deficiência auditiva e visual, inclusive acompanhante, de acordo com a ABNT, de modo a facilitar-lhes as condições de acesso, circulação e comunicação.

## **CAPÍTULO V**

### **DA ACESSIBILIDADE NOS EDIFÍCIOS DE USO PRIVADO**

Art. 13. Os edifícios de uso privado em que seja obrigatória a instalação de elevadores deverão ser construídos atendendo aos seguintes requisitos mínimos de acessibilidade:

I - percurso acessível que una as unidades habitacionais com o exterior e com as dependências de uso comum;

II - percurso acessível que una a edificação à via pública, às edificações e aos serviços anexos de uso comum e aos edifícios vizinhos;

III - cabine do elevador e respectiva porta de entrada acessíveis para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 14. Os edifícios a serem construídos com mais de um pavimento além do pavimento de acesso, à exceção das habitações unifamiliares, e que não estejam obrigados à instalação de elevador, deverão dispor de especificações técnicas e de projeto que facilitem a instalação de um elevador adaptado, devendo os demais elementos de uso comum destes edifícios atender aos requisitos de acessibilidade.

Art. 15. Caberá ao órgão federal responsável pela coordenação da política habitacional regulamentar a reserva de um percentual mínimo do total das habitações, conforme a característica da população local, para o atendimento da demanda de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

## **CAPÍTULO VI**

### **DA ACESSIBILIDADE NOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO**

Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas.

## **CAPÍTULO VII**

### **DA ACESSIBILIDADE NOS SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E SINALIZAÇÃO**

Art. 17. O Poder Público promoverá a eliminação de barreiras na comunicação e estabelecerá mecanismos e alternativas técnicas que tornem acessíveis os sistemas de comunicação e sinalização às pessoas portadoras de deficiência sensorial e com dificuldade de comunicação, para garantir-lhes o direito de acesso à informação, à comunicação, ao trabalho, à educação, ao transporte, à cultura, ao esporte e ao lazer.

Art. 18. O Poder Público implementará a formação de profissionais intérpretes de escrita em braile, linguagem de sinais e de guias-intérpretes, para facilitar qualquer tipo de comunicação direta à pessoa portadora de deficiência sensorial e com dificuldade de comunicação.

Art. 19. Os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens adotarão plano de medidas técnicas com o objetivo de permitir o uso da linguagem de sinais ou outra subtitulação, para garantir o direito de acesso à informação às pessoas portadoras de deficiência auditiva, na forma e no prazo previstos em regulamento.

## **CAPÍTULO VIII**

### **DISPOSIÇÕES SOBRE AJUDAS TÉCNICAS**

Art. 20. O Poder Público promoverá a supressão de barreiras urbanísticas, arquitetônicas, de transporte e de comunicação, mediante ajudas técnicas.

Art. 21. O Poder Público, por meio dos organismos de apoio à pesquisa e das agências de financiamento, fomentará programas destinados:

I - à promoção de pesquisas científicas voltadas ao tratamento e prevenção de deficiências;

II - ao desenvolvimento tecnológico orientado à produção de ajudas técnicas para as pessoas portadoras de deficiência;

III - à especialização de recursos humanos em acessibilidade.

## **CAPÍTULO IX**

### **DAS MEDIDAS DE FOMENTO À ELIMINAÇÃO DE BARREIRAS**

Art. 22. É instituído, no âmbito da Secretaria de Estado de Direitos Humanos do Ministério da Justiça, o Programa Nacional de Acessibilidade, com dotação orçamentária específica, cuja execução será disciplinada em regulamento.

## **CAPÍTULO X**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 23. A Administração Pública federal direta e indireta destinará, anualmente, dotação orçamentária para as adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas existentes nos edifícios de uso público de sua propriedade e naqueles que estejam sob sua administração ou uso.

*Parágrafo único.* A implementação das adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas referidas no caput deste artigo deverá ser iniciada a partir do primeiro ano de vigência desta Lei.

Art. 24. O Poder Público promoverá campanhas informativas e educativas dirigidas à população em geral, com a finalidade de conscientizá-la e sensibilizá-la quanto à acessibilidade e à integração social da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 25. As disposições desta Lei aplicam-se aos edifícios ou imóveis declarados bens de interesse cultural ou de valor histórico-artístico, desde que as modificações necessárias observem as normas específicas reguladoras destes bens.

Art. 26. As organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência terão legitimidade para acompanhar o cumprimento dos requisitos de acessibilidade estabelecidos nesta Lei.

Art. 27. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de dezembro de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO  
José Gregori

HENRIQUE

CARDOSO

'Paulistano não tem onde se sentar', diz envolvido na criação de 'parklets' em SP  
Entrevista Lincoln Paiva – instituto mobilidade verde à Folha de São Paulo

DE SÃO PAULO

13/02/2015 2h00

Presidente do Instituto Mobilidade Verde, envolvido na criação de 9 das 12 atuais minipraças, Lincoln Paiva diz que SP está vencendo a luta contra o paradigma da cidade inviável.

- 'Parklets' em SP devem chegar a 32, graças a bares e restaurantes

Estudos recentes do Instituto Mobilidade Verde, que mantém o "parklet" da rua Padre João Manuel, apontaram um padrão na ocupação do público em partes específicas do espaço: o miolo da minipraça é preferido por turmas; quem quer ler, geralmente senta à esquerda, perto do bicicletário; e os casais gostam mais do banco da direita, que foi apelidado pelos mantenedores como "banco dos namorados" Nico Nemer/Folhapress

**"Guia Folha" - Como o sr. avalia os primeiros nove meses de regulamentação dos "parklets" em São Paulo?**

**Lincoln Paiva** - A avaliação é muito positiva. Só de estarmos falando de um decreto, é fantástico. Nunca esperei ver a cidade vivendo isso: um "parklet" no lugar onde paravam dois carros. Estamos vencendo a luta contra o paradigma da cidade inviável.

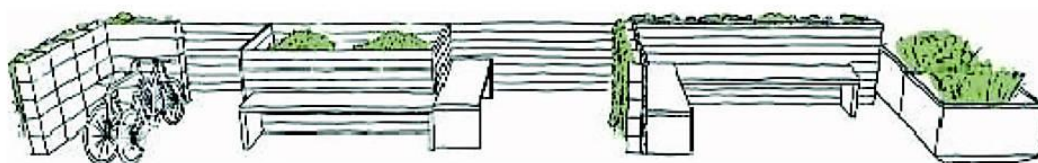
**E a sociedade e os comerciantes impactados vêm respondendo bem à iniciativa?**

Sim. Percebemos que cada "parklet" tem uma vocação diferente. No da rua Padre João Manuel, onde somos mantenedores, notamos que o espaço mexeu com a qualidade de vida das pessoas que moram, trabalham ou passam por ali. Param para ler, comer, fazer reunião ou simplesmente descansar. Tem uma moradora que tem seu próprio vasinho de flor e cuida dele. Isso é demais! Além disso, há um reflexo direto no aumento do fluxo de pessoas no entorno, o que impacta na dinâmica econômica local. Ainda não conseguimos auferir com precisão em São Paulo, mas em Nova York e em Chicago a arrecadação de impostos em locais que contam com "parklets" aumentou até 29%.



# BÊ-Á-BÁ, dos 'parklets'

O que pode e o que não pode



Elvis Pereira e Marcelo Quaz  
Ilustração Deborah Faleiros

**Era esperado que bares e restaurantes fossem os mais interessados nos "parklets"?**

Sim. Em São Francisco, onde fazem editais anuais para os "parklets", quase todos os projetos são em frente a bares ou a restaurantes. Esse tipo de lugar tem todo o interesse em cuidar bem do espaço, fazer a manutenção diária. Mesmo que ele não possa explorar comercialmente o "parklet", é claro que acaba sendo um diferencial.

**Dos "parklets" que estão montados em São Paulo, nove foram implementados pelo seu coletivo. Agora, surgem outras empresas especializadas e se forma um novo mercado. O que esperar desse processo?**

Sabíamos e queríamos que isso acontecesse: um novo mercado. Na rua, o paulistano não tem lugar para se sentar. As empresas de mobiliário urbano estão todas voltadas para espaços privados. Agora, com mais gente fazendo, ajuda a fortalecer essa nova economia, gerar empregos. A gente não trata essas novas empresas como concorrentes, pois todos trabalhamos para ocupar o espaço público da melhor maneira. Um "parklet" não serve para substituir uma praça, mas, sim, para estimular que os cidadãos ocupem os espaços públicos, praças, parques. Você não constrói uma cidade apenas reclamando nas redes sociais, é preciso ter contato com a rua e entender os seus problemas.

**Os "parklets" paulistanos são parecidos. Há ideia de fazer modelos diferentes, temáticos, como ocorre em São Francisco?**

Na verdade, embora parecidos, eles são todos diferentes. Como são modulares, cada um é montado de um jeito. O que se usa é a mesma madeira, pois ela tem garantia de 15 anos mesmo exposta ao tempo. Nós adotamos um modelo, e estamos estudando qual disposição do mobiliário pode atrair mais gente. Nessas

pesquisas, encontramos um certo padrão ideal de layout: o miolo do "parklet" é mais ocupado por famílias; os bancos ao lado direito, por namorados; e, ao esquerdo, virou ponto de leitura.

**Moradores vão aos parklets para ler, comer e descansar**

Pesquisa traçou perfil de usuários dos equipamentos; o primeiro da América Latina, na Avenida Paulista, recebe até 300 pessoas por dia

**Adriana Ferraz, O Estado de S.Paulo**

24 de janeiro de 2016 | 09h51



Foto: FABIO MOTTA | ESTADÃO CONTEUDO

Criados no Estado americano da Califórnia e introduzidos no Brasil pelo Instituto Mobilidade Verde, os parklets são frequentados mais de uma vez na semana por pessoas que trabalham na vizinhança e querem descansar. É o que mostram pesquisas feitas pela ONG em São Paulo.

No espaço localizado no cruzamento da Avenida Paulista com a Rua Padre João Manuel, o primeiro instalado na América Latina, a maioria dos usuários tem entre 19 e 40 anos de idade e aproveita o espaço para descansar. Outros usos relatados foram ler, comer, beber e encontrar amigos. Em média, estima-se que ao menos 300 pessoas passem pelo parklet por dia.

Para o presidente da ONG, Lincoln Paiva, o número de estruturas já instaladas e de pedidos protocolados na Prefeitura comprovam que a cidade carece de mais espaços públicos e a população os aprova. “Os parklets conversam com as pessoas, ajudam a urbanizar a cidade por meio da ocupação. É disso que precisamos em São Paulo”, diz.

A instalação das minipraças, segundo Paiva, é importante em bairros nobres, uma vez que os cafés disponíveis no centro expandido para as pessoas se sentarem são caros e nada convidativos para a classe mais baixa. “Do mesmo modo é importante observarmos o resultado dessas estruturas na periferia. Quanto mais opções para todos, melhor.”

O equipamento da Avenida Paulista, que é mantido pela administradora do Edifício Barão de Itatiaya, foi aberto em abril de 2014, com a presença do prefeito Fernando Haddad (PT). De lá para cá, parte de sua estrutura já foi trocada em função de atos de vandalismo. O espaço atual está sempre cheio de turistas, pessoas que trabalham na região e moradores da área.

Para a comerciante Dolores Peixoto, de 41 anos, o espaço é bastante convidativo para o descanso e tem outros benefícios. “É ótimo ter essa opção na cidade. Isso sem falar que tiramos duas vagas de carro das ruas. Viu como não faz falta?” /

ADRIANA FERRAZ – Folha de São Paulo

## Entrevista Luís Eduardo Bretas

Representante Titular da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento

Paula: Boa tarde! Sou aluna da PUC, mestranda em Ciências Sociais. Minha orientadora é também vice coordenadora do Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais. Ela tem uma grande participação no Cadernos Metrópole, entre outras coisas de estudo das cidades. Eu gostaria de gravar a entrevista, posso?

Bretas: Claro

P: Sou Engenheira Civil e minha dissertação é voltada para o urbanismo da cidade de São Paulo, especificamente os *parklets*. Quem o indicou para esta entrevista foi o professor Carlos Leite da Universidade Presbiteriana Mackenzie, que indicou o Marcelo Ignati, que acabou o indicando como a pessoa ideal para falar do assunto. Já que as ciências sociais também tem se dedicado a estudar muito as cidades.

Bretas: Que bom. São coisas bem efetivas. Não sei se você já sabe, mas o que estamos tentando fazer aqui, é devolver um pouquinho a cidade para as pessoas, né? E utilizar o conceito do Jan Gehl, não sei se já estudou o trabalho dele?

P: não. Não conheço.

B: O Gehl é um urbanista dinamarquês precursor nesta coisa de voltar a ter a presença de pessoas nas cidades, então o trouxemos para São Paulo, depois realizamos diversos trabalhos com o escritório dele. Ele tem um escritório na Dinamarca, que se chama Gehl Architects. Copenhaga é uma cidade que mudou completamente por causa do trabalho do Gehl, e há muitos anos nós temos tentado fazer um pouco disso aqui em São Paulo, então o *Parklet* foi justamente isso, né? Quer dizer foi um pouco de devolução do espaço para as pessoas em detrimento do carro.

P: Esse trabalho foi iniciado juntamente com o Plano Diretor?

B: Não. Não tem nem um link direto com o Plano Diretor. A SP urbanismo é uma empresa pública municipal e é ligada hierarquicamente à Secretaria de Desenvolvimento Urbano, hoje ela mudou de nome, se chama Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, mas era a SMDU antigamente.

P: Sim, a SMDU eu conheço, não sabia da mudança de nome.

B: É que ela incorporou uma outra Secretaria que tinha, que era de licenciamento e virou uma coisa só. E, aí nesta época, a gente começou a tentar achar uma forma de devolver... lá em San Francisco (Estados Unidos) eles já tinham essa parte dos *parklets* toda regulamentada, quer dizer, a legislação, o direito americano é completamente diferente do nosso direito em termos de responsabilidade, então, a gente tem algumas diferenças por conta disso. Aqui não existe a transferência da responsabilidade do espaço público para um privado. Quer dizer, aqui o poder público é sempre o responsável sobre qualquer situação do espaço público.

Lá nos Estados unidos um cara, por exemplo, que vai fazer um *parklet*, ele vai se securitizar aquilo, ou seja ele vai fazer um seguro, que se acontecer alguma coisa, por conta daquele *parklet* é o cara, a seguradora que é o responsável, e aqui isso não existe. Então aqui o espaço do *parklet* continua sendo um espaço público igualzinho qualquer outro, assim como calçada.

P: E você não considera o que acontece nos Estados Unidos, com esta transferência, uma venda de espaço público?

B: Não.

P: Estou te perguntando isso porque é uma colocação à qual escuto muito.

B: Então, aqui a gente escuta isso. Volta e meia eu estou escutando que eu estou entregando esses espaços para bares e restaurantes, mas eu não considero que estou entregando, porque quando ele está fazendo um *parklet* ele é obrigado a caracterizar aquilo como espaço público, ele não pode utilizar aquilo como uma ampliação do negócio dele, mas obviamente, se alguém quiser comprar alguma coisa no espaço dele, e sentar lá pra comer ele faz. Mas se alguém quiser sentar lá sem consumir absolutamente nada, também vai sentar.

P: Hoje o que estou percebendo é que os *parklets* estão sendo patrocinados por empresas privadas, através de Parcerias Publico Privadas. Quando se iniciou o processo, foi dessa forma?

B: Na verdade sempre foi feito um contrato entre um privado e a prefeitura. É um termo de comparação, que o cara vai fazer aquela entrega, e ele assina com o subprefeito, essa obrigação dele de manter aquele espaço, ele está mantendo aquilo. Ele assina um compromisso de manter. Agora se a cidade quiser também, ela a qualquer tempo pode mandar o cara retirar. Ela obriga quem instalou, que retire. Quer dizer, a responsabilidade continua sendo dele, por qualquer motivo, se vai passar um corredor de ônibus, por exemplo, ou um recapeamento, a prefeitura vai lá e informa que o *parklet* tem que ser retirado.

B: Lá atrás o que fizemos foi isso, pegamos o que tinha de regulação na Europa e outros lugares que também tinham, mas o escopo principal foi o da cidade de San Francisco mesmo, que eu peguei e fui fazendo as adaptações para o que é a nossa realidade legal aqui no Brasil.

P: O que deve ter sido muito difícil... burocraticamente falando...

B: Eu queria que houvesse alguma forma de securitização, mas aí foi pro jurídico do prefeito e eles acabaram mudando algumas coisas e adaptaram para nossa realidade jurídica.

B: Da mesma maneira que fizemos os *parklets* e, acredito que tem tudo a ver com seu trabalho é o centro aberto, não sei se já ouviu falar...

P: Sim, inclusive já ouvi sobre esse novo projeto de abrir pequenos comércio embaixo dos viadutos...

B: Sim, esse é o Marcelo Ignatti que está fazendo, seria uma concessão debaixo dos viadutos.

P: Eu sou uma entusiasta do assunto... como paranaense, a cidade de Curitiba foi muito modificada pelo Lerner para que as pessoas pudessem se utilizar mais dela. Uma cidade viva é uma cidade com pessoas na rua...

B: Sim! O que nós queremos é que tenha mais gente na rua utilizando de espaços públicos... vivendo a cidade!

P: E você acredita que as pessoas tem consciência de que o espaço do *parklet* é publico? Mesmo com a placa indicando isso?

B: Sim. Porque é obvio. Você pega na Maria Antônia, tem dois, um ao lado do outro, na frente dos restaurantes que tem ali. Qual a diferença? O que eu tinha antes ali? Eu tinha milhares de pessoas que estudam no Mackenzie que ficavam no meio da rua, entendeu? Você criou o espaço e eles usam aquilo. Os moleques não estão nem aí de quem que é aquilo, quer dizer eles consomem aquilo como um espaço publico, o que é de fato, então eu não vejo relação nenhuma com a comparação de apropriação. Se vai ter link direto com o bar da frente? Vai. Mas tem uma pessoa ali, que investiu e esta ajudando a requalificar o espaço.

P: Tem um *parklet* na Mourato Coelho, acredito que seja publico. Quando passei por lá, vi que está bastante abandonado...

B: Então, esta é outra questão, quer dizer, a gente, no início os *parklets* foram instalados em duas regiões que eram Pinheiros e a Sé. A Prefeitura Regional desses locais, nenhuma das outras, até então, tinha estrutura para analisar recebimento de propostas ou para estimular os empreendedores, os comerciantes locais a fazer *parklet*. Então o que a gente fez: desenvolvemos um *parklet* público municipal e criamos dentro das 32 prefeituras regionais as estruturas para eles analisarem nossa proposta, então cada uma dessas prefeituras fez sua própria análise do lugar, e fez a indicação de onde instalar. Então fizemos a implantação de um *parklet* em cada uma das 32 prefeituras, para eles saberem como receber e entender todo o procedimento para poder implantar um *parklet* dentro daquele território. Depois, ele foi transferido para a responsabilidade da prefeitura regional, para que essa assumisse a manutenção ou arrumasse um comerciante com Termo de Cooperação para manutenção. Alguns souberam fazer, estão super bem... inclusive tem um na frente da PUC, que a manutenção não está ruim

P: Sim, ele está em boas condições, mas não é muito utilizado...

B: Sim, mas você vê que foi um erro da prefeitura, que fez o *parklet* voltado para um muro... mas, não quisemos interferir nas escolhas dos locais que vinham das prefeituras... Existe um na zona norte que não existe comércio na frente, mas o local foi muito bem escolhido, é um lugar alto, que praticamente virou um mirante e é muito frequentado.

P: O que você acha dos *parklets* nas periferias? Você acha que existe segurança?

B: Que tipo de segurança? Que tipo de segurança você tem em uma calçada em qualquer lugar da cidade? Nós tratamos o *parklet* exatamente como tratamos a questão das calçadas, ele é uma extensão da calçada. Não tem diferença de fato. Você tem problema na calçada, você tem problema no pancadão, você tem problema no *parklet*, que são tratados da mesma forma.



P: Eu procurei, mas não encontrei o número exato de *parklets* que temos hoje em São Paulo. Você acredita que os transeuntes se beneficiam dos *parklets* quando caminham para trocar de um transporte para outro?

B: Nós fazemos uma contagem trimestral, então não sabemos hoje exatamente o número exato, mas analisando a ultima contagem, devemos estar com uns 150 *parklets* instalados, o que eu acredito ser pouco ainda para beneficiar os transeuntes. Porque a densidade é bem baixa, né? Eu acredito que o projeto do centro aberto atende mais essas pessoas. O projeto do centro aberto, nós temos hoje esses 5 lugares, Paíçandu, São Francisco, São Bento, General Osório e Galvão Bueno, agora estamos terminando a seleção de outros 10 lugares, onde se pega uma área cercada, gradeada do metrô, e é feito um termo de mandato com o metrô, e implantei toda uma área de convivência, que a cidade está pagando, não é PPP como os *parklets*. Esse é o Projeto Centro Aberto, ficam monitores, cadeiras, tentar mudar o uso do lugar, promovemos atividades, como cinema, show, karaokê... foi negociado com o presidente do metrô, e aos fins de semana tem jogos de xadrez.

P: Esses carros que ficavam estacionados anteriormente, no Projeto Centro Aberto, estacionam onde hoje?

B: Em outros locais. Nós mobilizamos o espaço para a população, que necessita de espaços de convivência. Eram locais geralmente dominados pelo trafico, prostitutas...

P: Voltando aos *parklets*, gostaria de saber, como vocês lidam com essas criticas direcionando os *parklets* à venda de espaços público?

B: Olha... critica sempre existe, do mesmo jeito que vem as criticas, você tem milhares de pessoas que falam bem, e gostam. Sempre que vamos implantar um projeto como esses, fazemos estudos, leituras, tentamos ver o que está sendo feito em outros países... a relação é normalmente de 90% de pessoas que aprovam, faz parte da cidade, nunca vamos ter a totalidade de aprovação em nada, o nível de aceitação é super bom, estamos falando em 90%, e enquanto alguns criticam, outros veem com aprovação. É uma troca.

P: O que te impulsionou a trazer os *parklets* da Califórnia para cá?

D: Nós tínhamos um diretor Gustavo Partezani, que trocávamos muitas ideias. Certo dia chegamos ao nome do Gehl, eu peguei todo material que eu tinha dele, juntamente com o Lincon Paiva, outro entusiasta, tivemos muitos obstáculos na implantação, surgiu a questão de venda de drogas no local, mas a questão é que temos venda de drogas em qualquer espaço público... eu acho que é uma luta que vale a pena, pois requalifica lugares, com pessoas nas ruas.

P: Luís Eduardo, muitíssimo obrigada, o seu nome e sua entrevista irão agregar muito à dissertação.

B: Obrigado a vocês, espero que surjam mais estudos como este, e quando completar o projeto, ficaremos felizes de colocá-lo em nossa biblioteca.

Imagens de Parklets na Cidade de São Paulo.

**Parklet situado no bairro da Vila Madalena.**



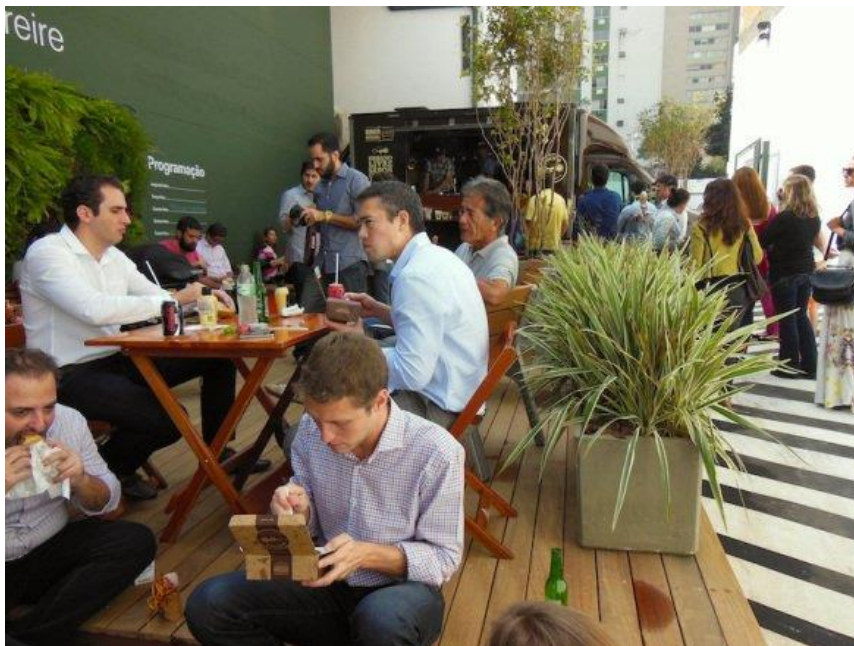
Crédito: Paula Renata Felipe de Almeida (foto tirada em Abril de 2019).

**Parklet situado no bairro da Vila Madalena.**



Fonte: Blog da Cidadania (2019).

### **Parklet na Rua Oscar Freire.**



Fonte: Diário do Centro do Mundo (2019).

### **Parklet na Vila Mariana.**



Fonte: Jornal São Paulo.



## Projeto Centro Aberto.



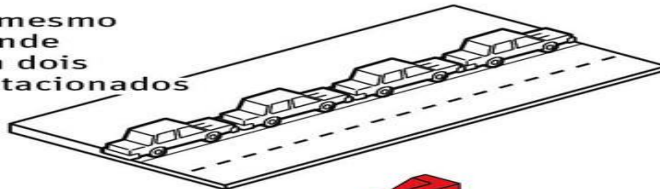
Fonte: FOLHA Press.

Material explicativo sobre o que é um parklet.

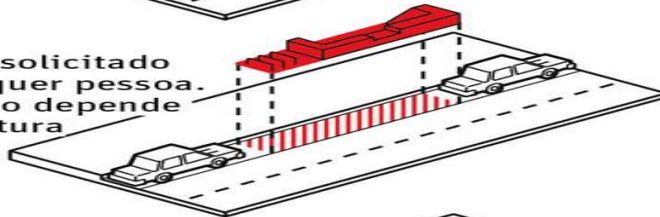
## Não sabe o que é um 'parklet'?

Extensão temporária da calçada, a minipraça, com mobiliário e paisagismo, busca renovar e ampliar a oferta de espaços públicos

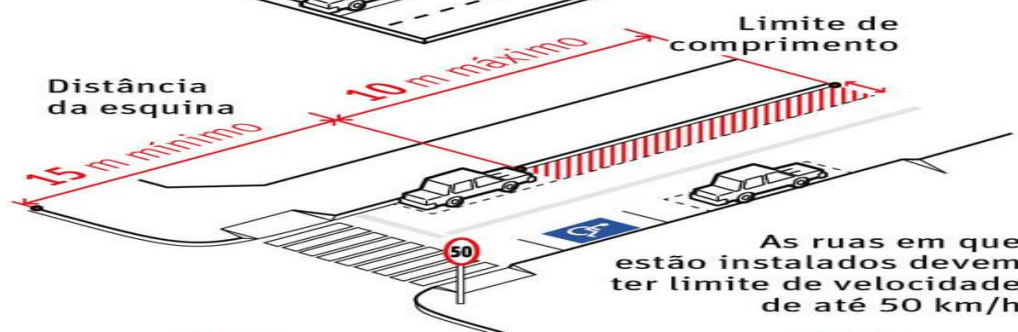
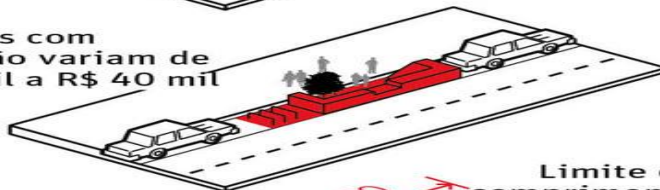
Ocupa o mesmo espaço onde caberiam dois carros estacionados



Pode ser solicitado por qualquer pessoa. Aprovação depende da prefeitura



Os gastos com instalação variam de R\$ 25 mil a R\$ 40 mil



**2 VAGAS**

BENEFICIAM  
**40**  
automóveis  
em 1 dia

=



**1 PARKLET**

BENEFICIA  
**300**  
pessoas  
em 1 dia

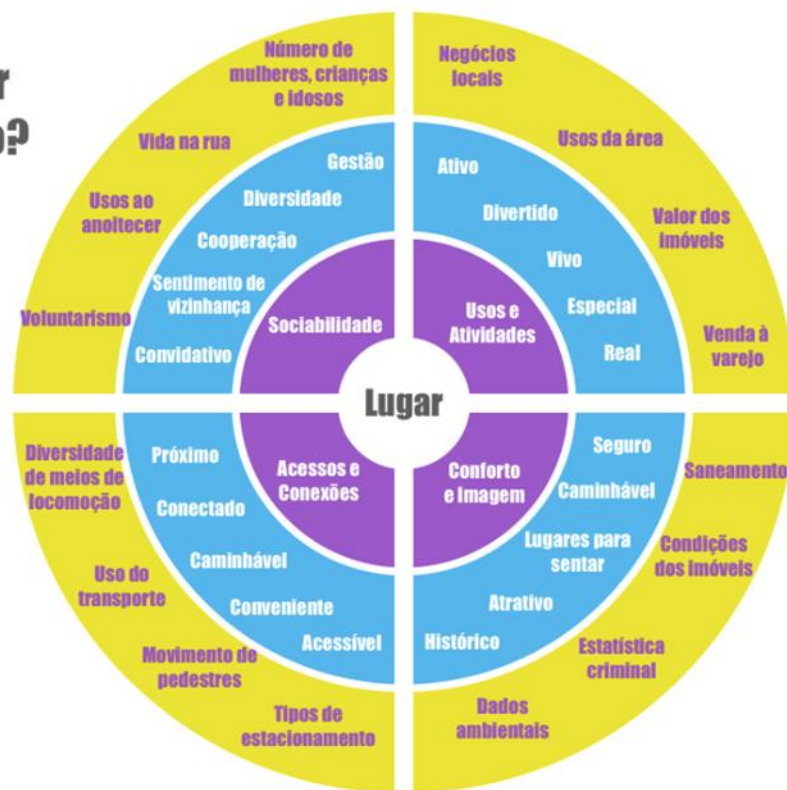
Fonte: prefeitura

Fonte: SP Urbanismo.

Material explicativo sobre as potencialidades dos distintos espaços urbanos.

## O que faz um lugar ser bem sucedido?

- Atributos chaves
- Atributos intangíveis
- Atributos mensuráveis



Fonte: Zoom Arquitetura.

O material explicativo acima apresenta um conjunto de atributos que se definem um lugar a partir de três níveis: atributos chaves, atributos intangíveis e atributos mensuráveis.

Os atributos chaves podem ser: usos e atividades, sociabilidade, conforto e imagem e acessos e conexões.

Os atributos intangíveis podem ser: ativo, divertido, vivo, especial, real, seguro, caminhável, lugares para sentar, atrativo, histórico, acessível, conveniente, caminhável, conectado, próximo, convidativo, sentimento de vizinhança, cooperação, diversidade e gestão.

Os atributos mensuráveis são: negócios locais, usos da área, valor dos imóveis, venda à varejo, saneamento, condições dos imóveis, estatística criminal, dados ambientais, tipos de estacionamento, movimento de pedestres, uso do transporte, diversidade de meios de locomoção, voluntarismo, usos ao anoitecer, vida na rua e número de mulheres, crianças e idosos.

Esses são os atributos que definem o sucesso, o grau de utilização e o tempo de permanência nos *parklets*.

Através do estudo realizado, conclui-se que os parklets cumprem a função a que se destinam como imobiliário público, conforme a legislação bem estabelece.