

# De teste para política híbrida: o Programa de Praças de Nova York<sup>1</sup>

Aline Moreira Fernandes Barata,  
Adriana Sansão Fontes\*



**Figura da página anterior:** Programme préalable au mouvement situationniste. Fonte: Boletim n.8 da Internacional Situacionista, p.42. (Imagem acrescentada pela Revista Risco ao presente artigo)

**Resumo** Em meio à dificuldade dos governos em promover políticas e projetos participativos, testemunhamos processos emergentes de envolvimento da sociedade na construção de espaços coletivos. O objetivo desse artigo é colocar em discussão o potencial do **Urbanismo Tático**, das **experiências na escala humana** (ações que testam ideias e transformam os espaços urbanos) e das **micropolíticas híbridas** (iniciativas de pequena escala que promovem a interação entre poder público e a sociedade) em possibilitar a participação da sociedade na transformação de espaços públicos. Como caso referencial, investigamos o **Programa de Praças de Nova York** que promove a reconfiguração de segmentos viários subutilizados em praças e estudamos como o programa incorporou medidas temporárias e participativas, passando a representar uma micropolítica híbrida para a cidade.

*Palavras-chave:* Urbanismo Tático, micropolíticas, participação.

### De la prueba a la política híbrida: el programa de plazas de Nueva York

**Resumen** En medio a las dificultades de los gobiernos de promover políticas y proyectos participativos, presenciamos la emergencia de procesos que involucran a la sociedad en la construcción de espacios colectivos. El objetivo de este artículo es discutir el potencial del **urbanismo táctico, de las experiencias en escala humana** (acciones de prueba que transforman espacios urbanos) y de las **micropolíticas híbridas** (pequeñas iniciativas de interacción entre poder público y sociedad) en posibilitar la participación social para la transformación de espacios públicos. Como caso referencial, investigamos el **Programa de Plazas de Nueva York**, que promueve la reconfiguración de segmentos viales subutilizados en plazas, evaluando cómo este programa ha incorporado medidas temporales y participativas, pasando a representar una micropolítica híbrida para la ciudad.

*Palabras clave:* Urbanismo Táctico, micropolíticas, participación.

### From test to hybrid politics: the New York square program

**Abstract** In the midst of a period where public authority finds it difficult to promote participatory policies and projects, we are witnessing emergent processes of social engagement in the construction of collective spaces. This paper aims to debate the potential of **Tactical Urbanism, human-scale experiences** (actions that test ideas and transform urban spaces) and **hybrid micro policies** (small-scale initiatives that promote interaction between public authorities and society) for enabling social participation in the transformation of public spaces. As a reference case, we investigated the **New York City Plaza Program** that promotes the reconfiguration of underused road segments into squares and studied how the program incorporated temporary and participatory measures, becoming a hybrid micro policy for the city.

*Keywords:* Tactical Urbanism, micro policies, participation.

**D**iante da prática de urbanistas e planejadores urbanos, membros do poder público, de disseminar planos e projetos ditos “participativos” e “transparentes”, que na prática pouco envolvem a sociedade civil, esse artigo dedica-se a construir um debate sobre o potencial das experiências na escala humana e das micropolíticas híbridas em criar uma nova forma de interação entre poder público e sociedade. Para tal, será analisado o Programa de Praças de Nova York, desde o surgimento até sua regulamentação como política pública.

Em resposta à incapacidade das autoridades públicas de implementar métodos participativos, e aos persistentes paradoxos entre macrodiscussões e micro ações, intervenções de pequena escala que combinam ações rápidas e de fácil execução estão emergindo como forma de enfrentar problemas urbanos recorrentes e o dilema participativo. É nesse contexto que surge o Urbanismo Tático, que tem sido disseminado como uma abordagem que, através de ações táticas, pretende demonstrar possibilidades de mudança em larga escala e a longo prazo nas cidades.

A natureza dessas ações e sua projeção foram debatidas por autores como Brenner (2016, p.17), que critica e questiona o potencial do Urbanismo Tático, argumentando que seu “potencial paliativo” simboliza um tipo de mobilização exclusivamente “de baixo para cima”, sem força necessária para transformar as relações de poder das práticas urbanísticas. Assim, nesse artigo colocamos as seguintes questões: de que forma o Urbanismo Tático poderia atingir impactos em larga escala e a longo prazo nas cidades? Seria essa abordagem capaz de promover métodos participativos voltados para a construção de espaços públicos? Qual os desafios, potenciais e o alcance dessas ações?

Investigaremos o Programa de Praças de Nova York (The New York City Plaza Program), criado pelo Departamento de Transporte da cidade de Nova York, que propõe a transformação de superfícies viárias subutilizadas ou residuais em praças, reavaliando e equilibrando as oportunidades entre automóveis e pedestres. A iniciativa surgiu como uma tentativa de resolver problemas de trânsito, trabalhando prioritariamente em áreas residuais ou conflitantes de tráfego de veículos e pedestres. Os resultados positivos das fases iniciais, que antecedem a criação do programa, estimularam sua continuidade e sua regulamentação em forma de política pública. Esse tipo de iniciativa é classificado por Lydon e Garcia (2015) como uma ação de Urbanismo Tático, na categoria *Pavement to Plaza*, que significa, em português, a reprogramação de superfícies viárias para conversão em praças.

Com a exposição desse caso, desejamos explorar os desafios e potenciais do Urbanismo Tático em extrapolar a modalidade pela qual geralmente é reconhecido - condição de manifesto e de esforços restritos à sociedade civil – e repensar os espaços públicos e as relações entre Estado-sociedade nas práticas urbanísticas.

\* Aline Moreira Fernandes Barata é Arquiteta e Urbanista, Doutoranda em Planejamento Urbano e bolsista na Oxford Brookes University, Inglaterra, ORCID <<http://orcid.org/0000-0002-5114-2530>>. Adriana Sansão Fontes é Arquiteta e Urbanista, Professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, ORCID <<http://orcid.org/0000-0003-0648-3894>>.

<sup>1</sup> Artigo elaborado a partir da dissertação intitulada “Do micro ao macro: Urbanismo Tático para transformação de espaços públicos”, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós Graduação em Urbanismo, 2018.

<sup>2</sup> Coordenador das primeiras fases do projeto urbano do programa Centro Aberto, criado pela Prefeitura de São Paulo, com objetivo de transformar espaços públicos da área central da cidade por meio de ações rápidas, de baixo custo e de fácil execução (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015). A iniciativa, de 2013, resultou em propostas conceituais para quatro projetos pilotos no centro de São Paulo, que, no ano seguinte, foram desenvolvidos pela SP-Urbanismo.

O artigo está dividido em três seções: explicações a respeito das experiências na escala humana, debate sobre as micropolíticas híbridas e análise do Programa de Praças de Nova York, compreendendo seus primeiros passos, sua transição para política híbrida, e o estabelecimento de seu regulamento, que já resultou em mais de setenta novas praças na cidade de Nova York.

## Experiências na escala humana

Consideramos as “experiências na escala humana” como um dos pontos chave na abordagem tática. O termo será empregado nesse artigo para designar ações não permanentes que ensaiam possibilidades de transformação no espaço urbano de maneira palpável e tangível, em verdadeira grandeza. Esses “experimentos” designam as iniciativas na escala 1:1 que ilustram, de maneira concreta, novas oportunidades para o espaço urbano, sem contar apenas com a abstração da representação arquitetônica e urbanística, e discussões vagas ou inacessíveis para o indivíduo comum. Segundo Pompeo (2017)<sup>2</sup>, a possibilidade de visualizar concretamente novas possibilidades é o que facilita sua leitura, possibilitando interações e diluindo receios.

Utilizamos o termo “experiência” para referir à ação que permite a materialização de um conhecimento, ideia, concepção ou teoria por meio de atitudes concretas. As experiências na escala humana são ações que colocam ideias subjetivas em prova, se inserem no contexto urbano de maneira prática e se comportam como uma nova camada na cidade, transparente e passível de mudanças. As experiências práticas que ressaltamos aqui se diferem de modelos teóricos e discussões abstratas, sendo a “materialização do conhecimento” (ROSA et al., 2013), fundamental para a aproximação da realidade.

Segundo Bishop e Williams (2012), após a crise econômica e imobiliária de 2008, em geral, compromissos permanentes passaram a ser vistos como riscos, gerando um contexto de instabilidade. Nesse âmbito, ações temporárias de baixo custo ganharam relevância, principalmente no âmbito do projeto urbano. Recentemente, as experiências na escala humana estão aos poucos sendo incorporadas pelas autoridades públicas como ações políticas ou de planejamento urbano, atraindo a atenção para o potencial do uso temporário no cenário urbano (BISHOP; WILLIAMS, 2012).

Identificamos que esses experimentos podem ter duas concepções e objetivos distintos: as ações fase zero - uma das principais ações do Urbanismo Tático, equivalente ao teste em escala real que antecipa projetos em que investimentos permanentes serão feitos (LYDON; GARCIA, 2015) servindo para medir impactos até mesmo numericamente - e as intervenções temporárias - que têm início e fim definidos e podem promover mudanças em longo prazo. Considerando os diferentes significados na epistemologia do termo “experiência” e do ato de experimentar, tratamos as ações fase zero como iniciativas pensadas como uma etapa, que estão inseridas em um projeto maior, e as intervenções temporárias como ações de ativação, não abordadas como parte de um processo, mas que podem se desdobrar em função de seu impacto.

Nesse artigo, enfocaremos apenas um tipo de experiência na escala humana, as ações fase zero, à luz do Programa de Praças de Nova York. Essas iniciativas têm

como referência alguns fundamentos do Urbanismo Tático, que são a abordagem do Construir-Medir-Aprender e o ciclo do *Design Thinking*, cujos conceitos foram adaptados por Lydon e Garcia (2015) ao urbanismo e valorizam o papel do teste de ações e da aposta em processos de desenvolvimento interativos e de baixo custo. São ações que permitem a análise da pré-transformação do espaço como forma de reconhecer seus reais impactos, para então serem concebidas para longo prazo, no caso de bem-sucedidas. Nessa fase é possível avaliar os efeitos de tais iniciativas em tempo real e reconhecer novas demandas ou alterações ao longo do processo de execução, evitando despesas e revisões futuras (NACTO, 2013).

A utilização de materiais baratos e de fácil execução é um meio eficiente de testar ações antes de agir permanentemente, promovendo a visualização de resultados em curto prazo de maneira mais inclusiva, incentivando a ressignificação do espaço urbano de forma rápida e barata e subsidiando ações a longo prazo (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016). Referimo-nos a ações não apenas de baixo custo, mas também de baixo impacto e risco, com compromissos temporários e expectativas reais (MOSTAFAVI; DOHERTY, 2014). Assim, a cidade é encarada como um laboratório e campo para experimentação, vitais para compreender sua crescente complexidade (ROSA et al., 2013).

### **Micropolíticas híbridas**

Desde o final da década de 1960, a inclusão social tornou-se parte da ideologia dominante das autoridades públicas, quando diversas alternativas participativas passaram a fazer parte do repertório do planejamento e projetos urbanos (Cornwall e Gaventa, 2001; Sandercock, 1998; Friendmann, 1987). Neste contexto, debates em torno do papel do conhecimento de profissionais e dos cidadãos têm sido discutidos por inúmeros autores que: defendem a “aprendizagem mútua” (Friedman, 1987) e a “coprodução” de conhecimento entre profissionais e sociedade (Watson, 2014); identificam diferentes espaços de participação abertos ou fechados pelo estado (Cornwall, 2002; Gaventa, 2005); destacam a importância da contribuição dos cidadãos para a criação de cidades (Cornwall, Gaventa, 2001); e chamam a atenção para as formas insurgentes de cidadania (Holston, 2009) e planejamento (Miraftab, 2009).

Apesar da pluralidade de teorias e abordagens existentes, na prática, a participação social continua limitada e representa um desafio constante para governos, profissionais e cidadãos (Brownill e Inch, 2019). Desta forma, apresentaremos a seguir o segundo princípio destacado nesse artigo, as micropolíticas híbridas, a fim de colocar em discussão o papel das iniciativas de pequena escala que mesclam ações advindas do poder público, de cima para baixo, e da sociedade civil, de baixo para cima. O termo híbrido representa uma forma de participação interativa, em que a tomada de decisões é baseada na coletividade e na “aprendizagem social”.

Em relação ao termo “micropolítica”, segundo Deleuze e Guattari (1995), a macropolítica molar e a micropolítica molecular são distinguíveis ao nível analítico, mas inseparáveis de fato: a macropolítica opera assumindo o formato de macrodecisões, enquanto a micropolítica age no detalhe. Para Guattari e Rolnik (1996), a questão micropolítica é equivalente a “uma questão analítica das formações de desejo no campo social” e diz respeito ao “entrelaçamento [...] entre molar e molecular, micro e macro” (FERREIRA NETO, 2015, p.403). Observamos, assim, que “a micropolítica não se define pela

pequenez de seus elementos, mas pela natureza de sua massa” (FERREIRA NETO, 2015, p.401), cuja “potência micropolítica ou molecular” não cessa em agitar e remanejar os segmentos macropolíticos (DELEUZE; GUATTARI, 1995, p. 92).

Percebemos que as micropolíticas são compreendidas por intrínsecas relações que transcendem escalas macro e micro em termos filosóficos, políticos e sociológicos. Utilizamos o termo “micropolíticas híbridas” para reforçar a importância de interações entre escalas e atores sociais, e de ações convergentes que equilibram contribuições das autoridades públicas e da sociedade.

Com isso, identificamos as micropolíticas como uma forma de lançar um “micro olhar que pode cartografar as forças das práticas espaciais”, tipos de subjetividade e formas de viver (GUIZZO, 2008), diferindo dos processos de planejamento tradicionais, que, através de ações impositivas e controladoras, determinam o que acontece na cidade em uma tentativa infinita de impor ordem ao caos (OSWALT; OVERMEYER; MISSELWITZ, 2013), suprimindo, pela força e pelo poder, atores sociais e eventos imprevisíveis. Em contrapartida, as micropolíticas incorporam cenários, atores sociais e condições urbanas propícias para a transformação de seus espaços. A micropolítica se apoia na busca da sociedade por novas formas de participação e pode se constituir, assim, como forma de equilibrar, na arena social, as oportunidades de acesso e escolha em termos políticos, e de descentralizar o poder, gerando novos conteúdos, formas e práticas (SOARES, 1998).

Desta forma, reconhece-se a importância das interações híbridas - *bottom-up* e *top-down* - das micropolíticas, na medida em que assumem os desafios e insucessos de planos impostos. Buscamos tratar dessa forma de engajamento social encontrada na feição tática, o processo aqui denominado “híbrido”, que mescla ações advindas do poder público e da sociedade, permitindo uma igualdade de contribuição e de poder, prevalecendo a interatividade do processo.

Glick (2012) utiliza o termo híbrido para designar diferentes atuações, em que o poder público pode atuar como patrocinador, contratante ou supervisor das intervenções; os profissionais podem se constituir como interlocutores entre o poder público e a sociedade; e a sociedade civil pode trabalhar como o agente transformador. As ações táticas híbridas simbolizam a entrada do cidadão no processo de fazer cidade de forma a reduzir a burocracia e levar a resultados mais eficientes, alinhados com as necessidades reais de seus usuários (GLICK, 2012).

É comum observarmos as autoridades públicas e seus técnicos buscando solucionar problemas locais “para as pessoas”, como se as habilidades técnicas especiais dos profissionais, por si só, pudessem incluir todas as necessidades e desejos de uma comunidade (HALPRIN, 1969, p.18). Destacamos que o hibridismo tem o potencial de orientar-se por um processo alternativo de “aprendizagem social”<sup>3</sup>. Este termo surge em resposta ao crescente reconhecimento do valor da experiência e do conhecimento local na tomada de decisões, contribuindo para ações respeitadas, inclusivas e resilientes (DAY; PARNELL, 2003).

É o processo coletivo que define o termo “social”, abordado por Collins e Ison (2006), podendo ser realizado através de interações entre múltiplas partes interessadas.

<sup>3</sup>Social learning (COLLINS; ISON, 2006).

O hibridismo de poder, que não confere responsabilidade única aos inalcançáveis experts, se torna importante, pois torna acessível, visível e aberto o processo e possibilita a realização de planos e soluções “com as pessoas”, permitindo alternativas integradas de interação entre o que é percebido de antemão e o que emerge durante o ato, comunicando, energizando, orientando, incentivando e evocando respostas, sem controlar e impor (HALPRIN, 1969).

## O Programa de Praças de Nova York

Como forma de aprofundar o estudo dos princípios táticos apontados, investigaremos o Programa de Praças de Nova York como principal referência de iniciativa pública que incorpora a experiência na escala humana e o conceito de micropolítica híbrida na sua formatação.

O programa de praças de Nova York emergiu em 2007, antes mesmo da abordagem do Urbanismo Tático ser divulgada mundialmente. Foi criado pelo Departamento de Transporte da cidade de Nova York (DOT), com o intuito de resolver problemas de trânsito a partir da transformação de trechos viários em áreas livres exclusivas para pedestres. A evidência dos bons resultados da iniciativa estimulou o DOT a incorporar a criação de praças a partir da reprogramação de vias consideradas subutilizadas, como principal meta, passando a ser formalizado como política pública nove anos depois. Desta forma, nos desafiamos a examinar a iniciativa que visa recuperar e transformar espaços públicos por meio de testes, projetos pilotos e do engajamento social, além de seus processos de desenvolvimento, formalização e transformação de etapa teste (micro) em política pública (macro).

Atualmente, o programa está na décima edição, com o total de setenta e três espaços transformados, sendo cinquenta e três abertos ao público e vinte em construção, tendo passado por modificações e adições em seu escopo em termos de admissão, inscrição, regulamentação, parcerias e organização, passando a contar, em 2016, com regulamentação própria. O programa faz transformações em três tipos de segmentos viários: (1) interseções viárias e áreas residuais de trânsito, (2) extensões de calçadas e (3) fechamentos viários.

(1) As interseções viárias são os segmentos que acumulam problemas de trânsito e uma quantidade significativa de conflitos e acidentes entre veículos e pedestres. A reprogramação ou o preenchimento de interseções também se aplica a áreas residuais de trânsito, em que o segmento urbano é subutilizado ou pouco aproveitado, como em áreas de estacionamento de veículos, por exemplo.

(2) A extensão das calçadas é aplicada como forma de potencializar o espaço destinado à circulação de pedestres e, ao mesmo tempo, implantar mobiliários de descanso. Essas ações “completam o desenho urbano”, equilibrando as oportunidades entre pedestres e veículos (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.61). Seu princípio básico, portanto, é simplificar a rua e facilitar sua utilização.

(3) O fechamento de ruas ocorre em áreas onde são identificadas vias subutilizadas, que recebem pouco volume de veículos e grande número de pedestres, ou que estão situadas em áreas onde há pouca oferta de espaços livres públicos.

Nas fases iniciais do programa, as etapas teste foram encaradas como maneiras rápidas e baratas de realizar modificações no trânsito, criar áreas para pedestres e medir os impactos em tempo real.

### Primeiros passos

As primeiras fases do programa foram implementadas em 2007 e tiveram como principal objetivo resolver problemas de tráfego de veículos e de pessoas em locais complexos do tecido urbano de Nova York, criando, ao mesmo tempo, áreas exclusivas para pedestres. Primeiramente, esses espaços para pedestres foram criados a partir da reprogramação de superfícies viárias subutilizadas ou residuais, reaproveitando o espaço da rua para o uso das pessoas e equilibrando as oportunidades entre carros e pedestres. Além disso, a forma como essas iniciativas foram conduzidas, através da aplicação de materiais simples e baratos, em um curto espaço de tempo, demonstrou a capacidade dessas intervenções em revelar impactos a longo prazo e fortaleceu as parcerias público-privadas na gestão e manutenção de espaços públicos.

Desde 2007, é possível observar nas intenções e ações do DOT os caminhos pelos quais a iniciativa tomou forma. Desde então, algumas fases foram importantes para aplicação e teste de novas estratégias em projetos urbanos, e também para consolidação do programa. Também é possível observar, na história de Nova York, episódios e momentos que construíram a concepção que norteia as ações do programa e embasaram as primeiras fases de atuação, como a criação de parcerias público-privadas na gestão de espaços públicos, a valorização de áreas exclusivas para pedestres nos EUA e a disseminação de projetos pilotos. As transformações na maneira de olhar a cidade e seus espaços públicos, a partir da década de 1960, e o desenvolvimento de novas estratégias de planejamento e projeto urbano em NY, foram essenciais para fomentar os primeiros passos que configuram o início do programa.

As primeiras fases são configuradas pela transformação de quatro espaços em 2007 e 2008: *Pearl Street Plaza* (Fase 1), *Gansevoort Plaza* (Fase 2), *Flatiron Plaza* e *Worth/Madison Square Plaza* (Fase 3) e *Times Square Plaza* (Fase 4). Atualmente, todas as intervenções em questão são praças temporárias do programa, com exceção da *Times Square*, sua primeira praça permanente. As primeiras ações do DOT foram marcadas, unicamente, por esforços *top-down*, ou seja, advindos de intenções exclusivamente das autoridades públicas. Nesse momento, as experiências na escala humana mostraram como os espaços poderiam ser e permitiram ao DOT mensurar os impactos das praças temporárias.

### Transição para política híbrida

Desde os primeiros passos do programa, pouco a pouco, a cidade passou a sediar mais ruas livres de carros, com isso, os cidadãos começaram a clamar por suas próprias versões, mesmo que temporariamente. O evento *Weekend Walks* (em português, "Caminhadas de Fim de Semana") foi criado em 2011 para que as comunidades pudessem requisitar, em suas vizinhanças, o fechamento temporário de ruas. Os bons resultados das primeiras etapas do programa e seus desdobramentos - em formas de novas praças e de fechamentos temporários de ruas -, aliados ao fortalecimento das parcerias público-privadas, não só realizaram mudanças no espaço urbano de forma

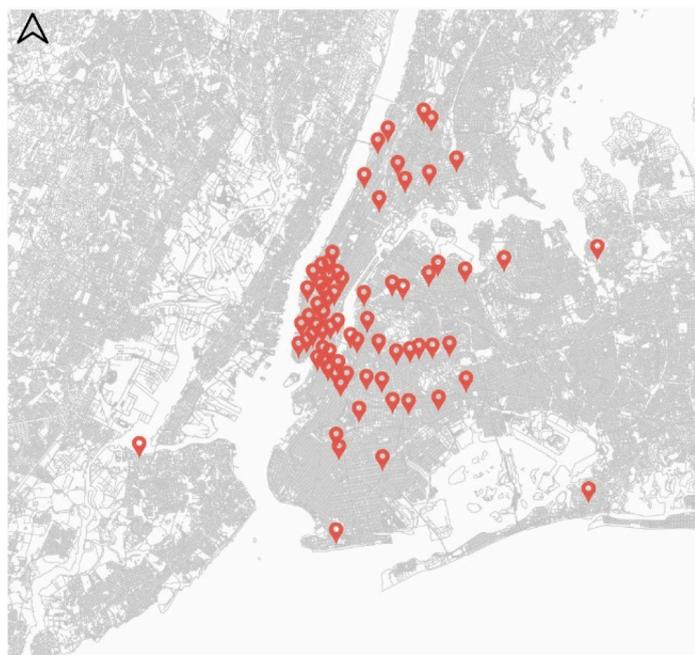
<sup>4</sup> *That put power of public space and its long-term management more directly into the hands of communities* (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.123). Texto original em inglês. Tradução nossa.

rápida e econômica, mas também sedimentaram novos processos administrativos. O DOT passou a “colocar o poder do espaço público e seu gerenciamento a longo prazo diretamente nas mãos das comunidades”<sup>4</sup>, refletindo no modelo regulamentário do programa (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.123).

A partir de 2016, percebeu-se que o simples empoderamento social, deixando as comunidades livres para clamar melhorias em seus bairros, não seria capaz de criar e manter novos espaços públicos ativos e de qualidade. O DOT passa a reconhecer a importância da aprendizagem social (COLLINS; ISON, 2006), na qual os problemas e as soluções são pensados e desenvolvidos pela sociedade, e, nesse sentido, o poder público passa a assumir suas limitações em termos de identificação de problemas e de direcionamento de propostas para todas as áreas da cidade, estabelecendo um plano de gestão para organizar e designar parcerias e responsabilidades (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016). É nesse contexto que, em 2016, o programa deixa de ser puramente *top-down* e passa a ser regido por uma abordagem híbrida. O regulamento incorpora a dimensão *bottom-up*, convidando a comunidade a enviar propostas para elaboração de novas praças, estabelece a figura dos parceiros como intermediários e aliados operacionais do DOT, e delimita: o processo de inscrição, as responsabilidades dos parceiros e do DOT e a natureza das praças.

O regulamento do programa transforma o modo pelo qual as praças são concebidas e selecionadas, através, principalmente, de sua feição híbrida. É a partir de então que podemos observar a aplicação do conceito de “aprendizagem social”, na medida em que os cidadãos passam, segundo Collins e Ison (2006), a “construir uma questão” (escolhem áreas para receber novos espaços públicos) e “buscar melhorias” (elaboram propostas para novas praças). Por conta da concentração de praças no *Brooklyn* e *Manhattan*, o DOT lançou mão de duas estratégias: a criação de programas de apoio para as praças e o estabelecimento de uma classificação para seleção de novas praças.

**Figura 1:** Localização das praças criadas pelo DOT na cidade de Nova York. Fonte: Aline Barata (2017).



<sup>5</sup>(*Business Improvement Districts*, em português, Distritos de Melhorias de Negócios) são definidos geograficamente e consistem em empresas locais que pagam imposto em um fundo comum que é usado para gerenciar e programar o domínio público do distrito (LYDON; GARCIA, 2015, p.163).

Para dar assistência técnica e serviços de manutenção aos parceiros em vizinhanças sem fundos necessários para manter as praças, o programa passou a contar com projetos sociais que incentivam as organizações comunitárias a se tornarem parceiras. Nas fases iniciais do programa, os BID's<sup>5</sup> existentes foram o principal agente na colaboração após a implementação das praças. Em Nova York, os BID's são parcerias público-privadas que proprietários e empresários elegem para auxiliar na manutenção, desenvolvimento e promoção de uma determinada região.

A implementação dos programas sociais permitiu que, além dos BID's, os parceiros pudessem ser compostos por organizações comunitárias, que passam a receber apoio técnico e financeiro através de dois projetos: o Programa de Equidade de Praças (1) e a Parceria de Praça de Bairro (2). Embora essas iniciativas sociais sejam anteriores à formalização do programa como política pública, é a partir de sua regulamentação que a participação da comunidade passa a ser integrada efetivamente no processo de inscrição e escolha das praças. Os programas sociais criados entre 2013 e 2015 serviram para estimular e viabilizar a inserção das organizações comunitárias como parceiras nesse processo, e, também, equilibrar a oferta de praças na cidade.

(1) O Programa de Equidade de Praças (*Plaza Equity Program*) foi criado pelo DOT em 2015 e repassa investimentos para serviços de manutenção e assistência técnica aos parceiros de praças de média e alta necessidade. Tal necessidade é medida pela capacidade e experiência do parceiro, e pelos desafios do local escolhido (NYCDOT, 2017).

(2) A Parceria de Praça de Bairro (*Neighborhood Plaza Partnership*) foi outra iniciativa criada para dar suporte à feição híbrida do programa, e é resultado da cooperação entre a Associação de Emprego Comunitário<sup>6</sup> e a Sociedade Horticultural<sup>7</sup>. Desde 2013, o NPP atua aconselhando bairros com baixa oferta de espaços públicos e áreas verdes, guiando-os em processos administrativos, auxiliando-os na manutenção das praças e conectando-os com financiamentos de patrocínio privado. O NPP permite que as organizações comunitárias, os grupos empresariais e culturais possam mudar suas vizinhanças, oferecendo às comunidades um cardápio de opções e uma maneira simplificada de solicitá-las, ao invés de soluções previamente planejadas pelo poder público (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016).

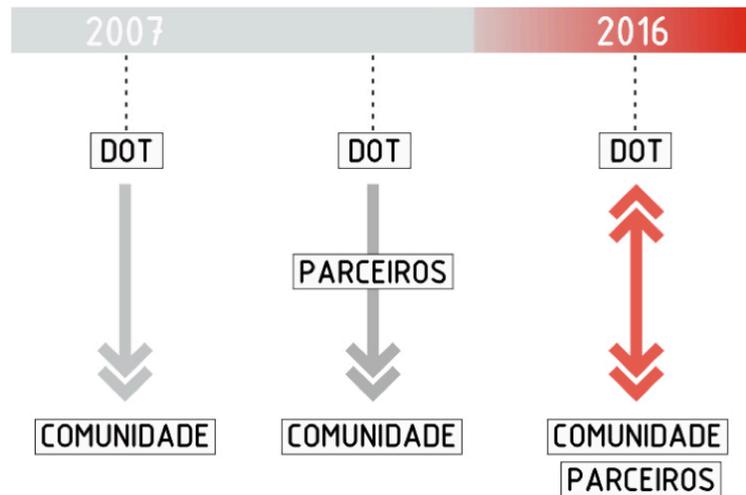
Portanto, as parcerias com organizações comunitárias, através da implantação de programas sociais, passam a representar não apenas um nível intermediário entre as autoridades públicas e a sociedade, mas também uma nova forma de interação que coloca a figura dos parceiros como agente *bottom-up*.

Podemos interpretar essa "abertura" à participação social (Brownill e Inch, 2019) como um "espaço convidado de participação"<sup>8</sup> (Cornwall, 2002) em que cidadãos são chamados para enviar propostas de novas praças. Esses espaços convidados têm uma dimensão abstrata (Cornwall, 2002) e representam canais em que as oportunidades de engajamento social são nutridas e sancionadas pelas autoridades públicas (Miraftab, 2009). Diferentemente dos "espaços fechados" (Gaventa, 2005, p.12) e de ações impostas com pouco ou nenhum engajamento social, a inclusão de programas sociais permite que a escolha e o desenvolvimento das praças sejam feitos por integrantes das vizinhanças e não apenas por um agente externo.

<sup>6</sup> *Association of Community Employment*. Tradução nossa.

<sup>7</sup> *Horticultural Society*. Tradução nossa.

<sup>8</sup> Invited space for participation (Cornwall, 2002). Tradução nossa.



**Figura 2:** Linha do tempo das relações entre ações *top-down* e *bottom-up* no Programa de Praças de Nova York. Fonte: Aline Barata (2018).

## Regulamento

Em abril de 2016, o Conselho de Nova York decretou uma lei local autorizando o DOT a regulamentar as praças de pedestres, definidas como áreas para circulação, uso e entretenimento de pedestres, que podem conter mesas, assentos, plantas, árvores, iluminação, bicicletários ou arte pública. Essas praças estão localizadas em segmentos viários, podendo ser sediadas em áreas residuais de trânsito ou subutilizadas.

Desde então, o programa passou a incorporar as experiências na escala humana e as micropolíticas híbridas. A partir de 2016, o DOT passou a designar a escolha das praças a organizações comunitárias e/ou BIDs locais, responsabilizando-se pela avaliação das propostas e fornecimento de fundos para a concretização das praças. A figura do parceiro é fortalecida na legislação, e o engajamento com a comunidade é considerado fator essencial para a escolha dos espaços.

Anualmente, o DOT convida organizações elegíveis a se tornarem parceiras, inscrevendo-se e propondo locais para novas praças. As praças são “áreas localizadas totalmente dentro do leito da rua, designadas pelo DOT para o uso de pedestres” (NYCDOT, 2015, p.66), ou seja, espaços públicos viários que serão reprogramados como praças. O DOT (2015) encoraja a inscrição de interessados em criar praças em áreas maiores que 185 m<sup>2</sup> e que contenham condições adequadas de uso do solo, suficiente densidade populacional e proximidade a corredores de transporte e locais históricos. Ainda, avalia as propostas encaminhadas, seleciona os locais para praças mais apropriados e então trabalha diretamente com os respectivos parceiros na programação e funcionamento de cada praça.

## Tipos de Praça

A criação de praças de maneira temporária ou experimental, utilizando materiais baratos e de fácil execução, faz parte dos passos do DOT desde as primeiras fases do programa. A partir de 2016, o programa (NYCDOT, 2016) passou a oficializar essa

prática, regulamentando e definindo a existência de três tipos de praça: (1) Praça de Um Dia, (2) Praça Interina e (3) Praça Permanente. Nas fases iniciais da iniciativa, o DOT não tinha o intuito de estabelecer essas etapas, preocupando-se apenas em realizar intervenções de maneira rápida, fácil e barata, e checar os resultados de forma imediata. De maneira geral, nem todas as intervenções passam pelos três tipos de praça, mas nenhuma praça tem início com uma fase permanente, e o caráter temporário é encarado como necessário para avaliar a viabilidade dos novos espaços públicos.

(1) A Praça de Um Dia (*One-Day Plaza*) caracteriza-se por um evento de um dia, em que o projeto da praça é testado. Nessa etapa, o DOT trabalha diretamente com o parceiro para definir, programar e documentar o potencial do local da praça proposta. As Praças de Um Dia servem como meio de obter apoio local para as Praças Interinas e as Praças Permanentes. Em um curto espaço de tempo, essas praças funcionam como ações fase zero que evidenciam a possibilidade de transformação do espaço urbano, e verificam os resultados do projeto e da reprogramação do segmento rodoviário no contexto local. A transição de Praça de Um Dia para Praça Interina depende do sucesso da intervenção, que é avaliada na escala 1:1 e em tempo real para gerar visibilidade, interação e *feedback* durante a performance (HALPRIN, 1969).

(2) As Praças Interinas (*Interim Materials Plaza*) se diferem das Praças de Um dia por alguns fatores, sendo dois principais: pelo tempo em que elas poderão permanecer no local e pela atenção recebida pelo DOT e parceiros. Essas praças têm a permissão de permanecer por mais tempo, com prazo de duração pré-estabelecido ou indefinido. O DOT é responsável pela instalação de materiais interinos e o parceiro se responsabiliza por gerir, operar e manter a praça no local proposto.

A condição interina precede a praça permanente e permite sua construção de maneira rápida e o uso imediato. O DOT (2015) acredita que as praças interinas catalisam apoio comunitário ao espaço e servem como objeto de estudo e observação para incorporar os resultados e *feedbacks* na fase permanente. Além disso, funcionam como teste para verificar a capacidade dos parceiros em manter e programar a praça. A maioria das praças do programa está na fase interina por conta da facilidade de implantação, enquanto os processos para transformações permanentes são mais longos e variam de acordo com a viabilidade de fundos. Mesmo não tendo início e fim definidos, como define Temel (2006), sua condição temporária é mantida por não serem consideradas permanentes e por permitirem mudanças, adaptações e ajustes. Desta maneira, as Praças Interinas, que podem permanecer por dias, meses ou anos, também podem ser interpretadas como ações fase zero que, diferentemente das Praças de Um Dia, possibilitam a avaliação prolongada e mais efetiva dos resultados da intervenção a longo prazo.

(3) Uma praça pode se tornar permanente (*Permanent Materials Plaza*) se verificada a existência de contribuições relevantes para a comunidade e fundos suficientes para a realização de obras físicas. Juntamente com o DOT, outras agências financiam, projetam e constroem a praça permanente, a qual o parceiro é responsável por gerir, manter e operar.

A praça permanente é construída com fundos do município, mas é mantida e gerenciada por uma organização (parceiros) ou outra entidade como o Departamento de Parques e

Recreação – DPR (NYCDOT, 2015). Para se tornar permanente, a área é completamente ou parcialmente reconstruída e as infraestruturas e instalações elétricas e hidráulicas no subsolo são checadas. As obras nessa etapa do processo são necessárias para estudar se a área precisa de alguma melhoria urbana antes da aplicação de materiais e mobiliário permanentes, prevenindo que a praça seja interdita ou degradada após tornar-se permanente.

Para o projeto da praça permanente, uma equipe de profissionais baseia suas propostas no retorno obtido pelos processos públicos e pode incluir mobiliário formal ou informal, fixo ou móvel, árvores e plantas, iluminação, pavimentação, informação e sinalização, arte pública temporária ou permanente, bicicletários, água potável e fontes de água.

É importante ressaltar que, além do programa não explicitar os parâmetros de medição dos resultados das praças temporárias, podemos observar que seu regulamento também não sugere a possibilidade de estudos, pesquisas ou avaliações de pós-ocupação das Praças Permanentes. Portanto, as Praças de Materiais Permanentes se configuram como a etapa final do ciclo do programa.

<sup>9</sup> *Before-and-after studies* (GEHL; SVARRE, 2013, p.132). Texto original em inglês. Tradução nossa.

Em alguns casos, como na *Times Square*, por exemplo, “estudos antes e depois”<sup>9</sup> (GEHL; SVARRE, 2013, p.132) foram aplicados para medir os impactos de sua implantação ainda em sua fase temporária. Em termos quantitativos, essas medições foram importantes para avaliar a transformação da área e verificar sua viabilidade enquanto praça permanente. A avaliação das praças em sua etapa permanente também pode servir para avaliar os resultados e impactos na área e servir de aprendizagem para aplicação em outros locais. Um estudo de pós-ocupação contendo aspectos quantitativos e qualitativos poderia servir para avaliar os projetos das praças e conhecer seus resultados e impactos para o entorno imediato.

## Classificação

As propostas são avaliadas por um comitê do Departamento de Transporte, que considera os critérios baseados em uma escala de 100 pontos: espaços livres públicos (30 pontos), iniciativa comunitária (20 pontos), contexto do local (20 pontos), capacidade de organização e manutenção (20 pontos) e elegibilidade de renda (10 pontos).

As organizações inscritas devem operar em um dos cinco distritos da cidade de Nova York, localizar-se perto ou ter uma missão que se relacione com a área geográfica escolhida como alvo da proposta de praça, e estar de acordo com as exigências estaduais e federais. Uma vez o local da praça sendo selecionado, o DOT e o parceiro irão conduzir um processo público para desenvolver o projeto, em acordo com a escala e as características da vizinhança, e responder às necessidades da comunidade.

(1) O critério referente aos Espaços Livres Públicos é o que recebe maior pontuação, o que indica que o comitê irá priorizar as vizinhanças com deficiência desses espaços. O DOT considera insuficiente se a relação entre espaços livres públicos/população for menor que 6.070m<sup>2</sup> para 1000 pessoas, e, para isso, o programa disponibiliza um mapeamento dos cinco distritos da cidade, chamado “Mapa de Prioridades”<sup>10</sup> (NYCDOT, 2017, p.4). Esse documento serve para guiar a avaliação das propostas enviadas ao DOT e consiste no mapeamento de áreas prioritárias para a implantação

<sup>10</sup> *Priority Map*. NYCDOT, 2017, p.4. Texto original em inglês. Tradução nossa.

das novas praças, levando em consideração áreas de baixa renda e falta de espaços livres públicos, corredores comerciais, existência das praças do programa e localização de outros projetos da prefeitura.

(2) No quesito Iniciativa Comunitária, os candidatos devem demonstrar habilidade divulgar a proposta da praça e conquistar apoio das partes interessadas locais, que serão demonstradas em pelo menos oito cartas de suporte requeridas na inscrição, podendo incluir comerciantes, instituições (igrejas e escolas), organizações sem fins lucrativos, organizações comunitárias e moradores. As organizações interessadas deverão demonstrar aproximação com a comunidade e os resultados das oficinas relacionadas aos seus espaços públicos, áreas livres e planejamento da vizinhança. A subprefeitura do local deve ser informada sobre as intenções da proposta, sendo seu apoio um dos requisitos para a construção da praça.

(3) Organizações candidatas também serão avaliadas quanto ao contexto da vizinhança, e será considerado se o local é compatível com a proposta da praça. Dentre os critérios, serão observados a lei de uso do solo, a densidade populacional do local, acesso ao transporte público, segurança e outros espaços livres do entorno. O DOT destaca que as propostas inseridas em locais com média ou alta densidade residencial, próxima a vetores de transporte e de comércio, terão melhor classificação. Além disso, propostas para locais situados em distritos que não receberam nenhuma praça do programa serão classificadas com mais pontos que as propostas escolhidas em locais que tiveram projetos recentes.

(4) Os candidatos devem demonstrar que têm capacidade para gerir a praça proposta através de serviços de manutenção, limpeza e segurança constantes, e da programação de atividades e eventos durante o ano todo.

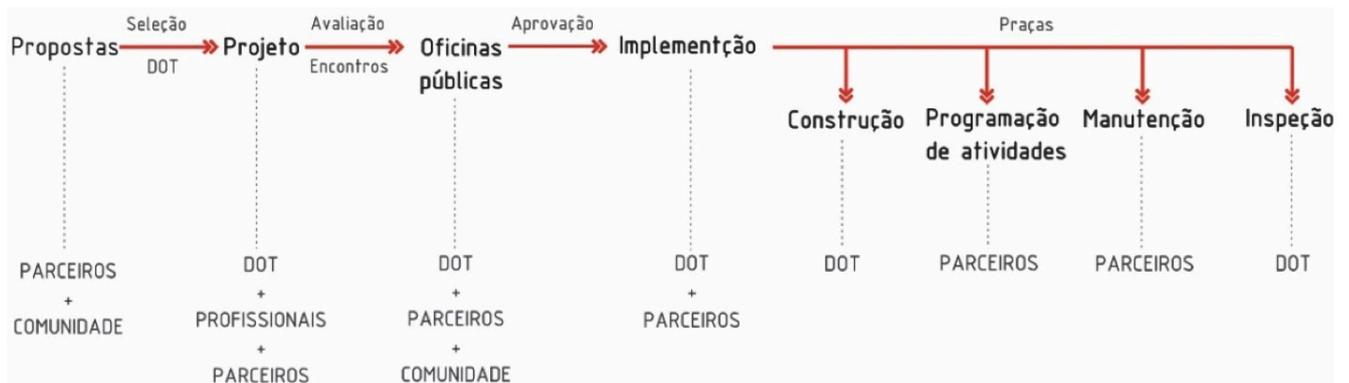
(5) Em relação à elegibilidade de renda, propostas de praças em vizinhanças de média ou baixa renda receberão 10 pontos adicionais. Para serem classificadas nesse quesito, pelo menos 51% dos residentes na região deve obter renda baixa ou moderada, com renda familiar inferior a 80% da média.

## Processo de inscrição

Desde 2016, o DOT lança um documento anual contendo diretrizes gerais para inscrição e envio de propostas de novas praças. A partir de então, passa a designar a escolha e a tentar equilibrar a oferta de espaços públicos nos cinco distritos de Nova York. Segundo as Diretrizes de Aplicação do Programa<sup>11</sup>, o DOT considera apenas uma inscrição por organização que, se for aceita, se tornará um parceiro.

De maneira geral, o DOT se responsabiliza por escolher e coordenar a divulgação das propostas de praça para a comunidade, realizar análises técnicas, financiar, construir, projetar e fazer inspeção da nova praça. Antes da construção, o DOT pode fornecer uma análise técnica do local proposto para a praça e de seu entorno, incluindo contagem de trânsito e de pedestres, dados de acidentes, impactos de áreas de estacionamento, de rotas de bicicleta, ônibus ou de caminhões, uso do solo na região e acesso a transporte e a espaços livres públicos. Além disso, é atribuída ao próprio DOT a coordenação com o parceiro de todas as atividades de divulgação para a comunidade, incluindo oficinas públicas e votações, providenciando panfletos e divulgação online.

<sup>11</sup> NYC Plaza Program Application Guidelines. Texto original em inglês. Tradução nossa.



**Figura 3:** Diagrama do processo participativo do Programa de Praças de Nova York. Fonte: Aline Barata (2017).

Condicionado à disponibilidade de fundos, o DOT irá financiar aproximadamente uma ou duas praças de materiais permanentes, uma ou duas praças de materiais interinos, e até dez praças de um dia por edição. Ficará encarregado, ainda, de monitorar e inspecionar as praças para verificar e confirmar se o parceiro está cumprindo suas responsabilidades conforme acordos preestabelecidos (NYCDOT, 2017).

### Parceiros

A importância dos parceiros no programa é reforçada com o estabelecimento de sua regulamentação em 2016. A figura dos parceiros como intermediários entre poder público e comunidade surge no momento em que o DOT assume que sozinho não teria capacidade de responder às necessidades das comunidades e, ao mesmo tempo, criar praças de qualidade.

Segundo Sadik-Khan e Solomonow (2016), o programa se baseou no modelo de parceria público-privado utilizado pelo Departamento de Parques de Nova York, transformando cada projeto de praça em uma parceria entre a cidade, a comunidade local e os grupos empresariais. Essas organizações atuam na escala em que “o poder público é menos hábil em fazer”, reunindo recursos para manutenção das praças e para programação de atividades, mantendo o espaço vivo e atrativo para seus usuários (SADIK-KHAN; SOLOMONOW, 2016, p.124).

A figura do parceiro é um dos aspectos mais importantes do programa, e é fruto da força das associações de moradores, das organizações não governamentais e dos BID's locais, que já existem há anos na cidade. A preexistência dessas instituições e seus trabalhos nas vizinhanças facilitaram a aplicação do programa, e também incentivaram a criação de iniciativas que dão suporte às áreas que não possuem organizações desse tipo.

Dentre as responsabilidades dos Parceiros destacam-se: divulgação, manutenção, seguro e indenização, projeto, programação e eventos. O DOT sugere que os

parceiros desenvolvam interações com os moradores, comerciantes, representantes de instituições locais, e que as decisões de projeto sejam realizadas com o suporte das partes interessadas locais.

Porém, mesmo com a abertura para participação das comunidades e da possibilidade de aprendizagem social através do envio de propostas para novas praças, o DOT exerce controle expressivo sobre a seleção, viabilidade e elaboração desses projetos. Esse controle é uma tentativa das autoridades públicas de homogeneizar propostas e controlar possíveis conflitos, demonstrando que a feição *top-down* do programa ainda é significativa em detrimento de sua crescente abordagem *bottom-up*.

## Considerações Finais

O Programa de Praças de Nova York foi escolhido como caso referencial deste artigo por incorporar as experiências na escala humana e as micropolíticas híbridas na transformação de espaços públicos. A iniciativa surgiu em 2007 como forma de experimentar soluções para os problemas de trânsito na cidade, reprogramando segmentos viários e transformando-os em novas praças. Com isso, percebemos que as experiências na escala humana, e, principalmente, a sua abordagem como ação fase zero, já faziam parte dos primeiros passos da iniciativa.

Com a exposição do caso de Nova York, é possível perceber que a feição tática tem potencial de ir além das atuações isoladas, podendo se configurar como uma alternativa de governança pública baseada em micro intervenções que transcende escalas físicas, políticas e sociais. Desde a condição de teste de pequenas intervenções urbanas até sua aplicação como programa, a cidade ganhou novos espaços públicos através da reprogramação de suas superfícies viárias, criando uma miscelânea de diferentes configurações de praças no tecido urbano.

As condições políticas e os princípios projetuais do DOT foram essenciais para dar início ao programa. A preexistência dos BID's em Nova York, por exemplo, demonstra que a tradição de designar "parceiros" para auxiliar na ampliação da oferta e na manutenção de espaços públicos foi essencial para a continuidade e fortalecimento da iniciativa. As parcerias público-privadas são uma linha tênue no contexto do programa, pois, ao mesmo tempo em que dividem responsabilidades com o poder público, cuidando da manutenção, da aproximação com a comunidade, da organização de atividades, também podem ser considerados uma forma de privatização do espaço público.

A sua feição híbrida emerge apenas em 2016, a partir da regulamentação do programa, quando o DOT passa a incorporar a "aprendizagem social" como parte do processo de criação de novas praças. Após quase dez anos do programa, está nas mãos da comunidade a responsabilidade de elaborar e enviar propostas de novas praças. O DOT passa a reconhecer os desafios em implantar novas praças e a incorporar a experiência social como guia para implementação de novos espaços públicos na cidade. Além disso, o programa elaborou um sistema - de mapas e classificação - para impulsionar a geração de praças em áreas com déficit de investimentos e com baixa oferta de espaços livres públicos. Esses fatores modificaram drasticamente a forma como o DOT implantou as primeiras praças do programa, e prosseguiu desenvolvendo até 2016.

Os programas sociais, que apoiam as organizações comunitárias a se tornarem elegíveis e parceiras do programa transformaram a forma com as parcerias são interpretadas e reforçaram a aprendizagem social empregada na iniciativa. As organizações comunitárias são as associações mais próximas das comunidades e são consideradas por Lydon e Garcia (2015) como próprios agentes *bottom-up*. Os projetos sociais do programa possibilitam às comunidades a escolha de seus espaços públicos, não deixando seu futuro apenas nas mãos de parcerias público-privadas, distantes e desvinculadas da realidade de suas vizinhanças. Porém, a forma como o processo de seleção e elaboração das praças é conduzido limita o alcance da participação dos cidadãos e demonstra o expressivo controle do DOT sobre o programa como um todo.

De maneira geral, as micropolíticas híbridas esbarram em questões políticas, filosóficas e sociológicas, e propõem uma nova sensibilidade urbana através de um olhar que transcende escalas macro e micro em termos físicos e sociais. As micropolíticas híbridas são interpretadas pela relação intrínseca entre escalas macro e micro, macro e micropolítica, planos estratégicos e ações locais, e entre grandes e pequenos atores sociais. Nesse sentido, o termo híbrido é empregado para reforçar a importância da convergência de atores sociais nas decisões urbanas, que, de certa forma, fere a essência tradicional dos processos de governança.

## Referências bibliográficas

- BISHOP, P.; WILLIAMS, L. *The temporary city*. London: Routledge, 2012.
- BRENNER, N. Seria o “urbanismo tático” uma alternativa ao urbanismo neoliberal? In: *Revista e-metropolis n° 27*, ano 7, p.6-18, 2016.
- BROWNILL, S; INCH, A. *Framing People and Planning: 50 years of Debate*. Not yet published, 2019.
- COLLINS, K.; ISON, R. *Dare we jump off Arnstein’s ladder? Social learning as a new policy paradigm*, 2006.
- CORNWALL, A., *Making spaces, changing places: situating participation in development*. Sussex, Institute of Development Studies, 2002.
- CORNWALL, A; GAVENTA, J. *From users and choosers to makers and shapers: repositioning participation in social policy*. Sussex, Institute of Development Studies, 2001.
- DAY, C; PARNELL, R. *Consensus Design*. Socially inclusive process. Oxford: Architectural Press, 2003.
- DELEUZE, G; GUATTARI, F. *Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia*. V. 2. São Paulo: Editora 34, 1995.
- FERREIRA NETO, J. L. *Micropolítica em Mil Platôs: uma leitura*. São Paulo: Psicologia USP, v.26, n.3, p.397-406, 2015.
- GAVENTA, J. *Reflections on the ‘Power Cube’ approach for analysing the spaces, places and dynamics of civil society participation and engagement*. Sussex, Institute of Development Studies, 2005.
- GEHL, J., SVARRE, B. *How to Study Public Life*. Washington: Islandpress, 2013.
- GLICK, D. *Bottom-up Urbanism: a survey of temporary use in Europe*. New York: Hart Hower-ton, 2012.

- GUATTARI, F.; ROLNIK, S. *Micropolítica: cartografias do desejo*. Petrópolis: Editora Vozes, 1996.
- GUIZZO, I. *Micropolíticas urbanas: uma aposta na cidade expressiva. Dissertação de mestrado*. 159 páginas. Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia: Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.
- HALPRIN, L. *The RSVP Cycles*. Canada: Doubleday Canada, 1969.
- HOLSTON, J. Insurgent Citizenship in an Era of Global Urban Peripheries. *City and Society, Vol. 21, Issue 2*, pp. 245-267, 2009.
- LYDON, M.; GARCIA, A. *Tactical Urbanism: Short-term action for long-term change*. WASHINGTON: ISLANDPRESS, 2015.
- MIRAFTAB, F. *Insurgent planning: situating radical planning in the global south*. Planning theory, pp.32-50, 2009.
- MOSTAFAVI, M.; DOHERTY, G. (Org.). *Urbanismo ecológico*. São Paulo: Editora G. Gili, 2014.
- NACTO. *Urban Street Design Guide*. New York: Island Press, 2013.
- NYCDOT. *Street Design Manual*, 2015. Disponível em: <<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nycdot-streetdesignmanual-interior-lores.pdf>>.
- NYCDOT. *NYC Plaza Program. Application Guidelines 2016*. Disponível em: <<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nyc-plaza-program-guidelines-2016.pdf>>.
- NYCDOT. *NYC Plaza Program. Application Guidelines 2017*. Disponível em: <<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nyc-plaza-program-guidelines-2017.pdf>>.
- OSWALT, P.; OVERMEYER, K.; MISSELWITZ, P. *Urban Catalyst: The power of temporary use*. Berlin: DOM Publishers, 2013.
- POMPEO, E. (2017) – *Entrevista realizada para dissertação de mestrado* intitulada “Do micro ao macro: Urbanismo Tático para transformação de espaços públicos”.
- ROSA, M. et al (orgs). *Handmade Urbanism: from community initiatives to participatory models*. Berlin: Jovis, 2013.
- SADIK-KHAN, J.; SOLOMONOW, S. *Street Fight: Handbook for an urban revolution*. New York: Viking, 2016.
- SANDERCOCK, L. *Towards Cosmopolis*. Chinchester, John Wiley, 1998.
- SOARES, H. 1998. *Pós-modernidade: sobre a “antropolítica”*, Pós-modernidade, política e educação, Santa Maria Disponível em: <<http://www.angelfire.com/sk/holgonsi/index.antropolitica.html>>, acesso em 11 de abril de 2018.
- TEMEL, R. The Temporary in the City. In: F. HAYDN; R. TEMEL, *Temporary Urban Spaces: Concepts for the Use of City Spaces*. Basel, Birkhäuser – Publishers for Architecture, 2006.
- WATSON, V. *Co-production and Collaboration in Planning – The difference*. Planning Theory and Practice. Vol. 15 No 1, pp.62-76, 2014.

Recebido [Jul. 05, 2019]

Aprovado [Ago. 12, 2021]