

Urbanismo tático para requalificação gradual do espaço público metropolitano: O caso do *Park(ing) Day* no Rio de Janeiro

Tactical urbanism for a gradual requalification of the metropolitan public space: The case of Park(ing) Day Rio de Janeiro

Adriana Sansão Fontes¹

Universidade Federal do Rio de Janeiro
adrianasansao@gmail.com

RESUMO - O desequilíbrio do espaço público entre pedestres e automóveis particulares é um tema desafiador para os projetos urbanos recentes, cuja agenda vem apostando na cidade na escala das pessoas. Nesse sentido, intervenções táticas recentemente têm trabalhado para minimizar esses desequilíbrios, ainda que temporariamente. Esse artigo discute algumas práticas do chamado urbanismo tático – abordagem emergente que visa à recuperação gradual dos espaços públicos através de ações alternativas ao planejamento convencional – tomando como caso referencial o *Park(ing) Day* Rio de Janeiro, intervenção anual onde cidadãos, artistas e ativistas trabalham para transformar temporariamente uma vaga de estacionamento de rua em área de lazer. O método utilizado envolve a pesquisa teórica sobre urbanismo tático e algumas ações empíricas (intervenções temporárias) dentro dessa abordagem, que consistiram no projeto e construção de cinco intervenções *Park(ing) Day* no Rio de Janeiro. Essas ações concretas permitiram vivenciar em verdadeira grandeza o processo de projeto, gestão e construção material do evento, levando à posterior observação dos resultados. Através dessas ações recentes, deseja-se discutir as possibilidades de recuperação gradual do espaço público a partir de pequenos atores, apresentando desdobramentos dessas táticas na forma de políticas públicas, como a atual legislação para instalação e uso de extensão temporária de calçada, ou *parklet*, em várias cidades brasileiras.

Palavras-chave: urbanismo tático, *park(ing) day*, espaço público.

ABSTRACT - The imbalance within public space between pedestrians and private cars is a challenging issue in recent urban projects whose agenda is focusing on a city on the human scale. In this context, tactical interventions have been working to minimize this imbalance, even temporarily. This paper discusses the practice called tactical urbanism – an emerging approach aimed at the gradual recovery of public spaces through alternative actions to conventional planning – taking Park(ing) Day Rio de Janeiro as a reference case, an annual intervention where citizens, artists and activists work to temporarily transform street parking in a recreation area. The paper's method is based on theoretical research on tactical urbanism and on some empirical actions within this approach (temporary interventions), which can be illustrated through the design and construction of five Park(ing) Day interventions in Rio de Janeiro. These concrete actions allow for experiencing the design process, the management and the event's material construction in its true length, leading to the further observation of its results. Through these recent actions, we want to promote the debate on possibilities for a gradual recovery of public space by small actors, showing some developments of these tactics in the form of public policies, such as the current legislation for the installation and use of temporary sidewalk extensions or parklets in several Brazilian cities.

Keywords: tactical urbanism, park(ing) day, public space.

Introdução

No espaço urbano sempre ocorre algo. [...] Aqui ou ali uma multidão pode se reunir, objetos amontoarem-se, uma festa ocorrer, um acontecimento, aterrorizante ou agradável, sobrevir. Daí o caráter fascinante do espaço urbano: a centralidade sempre possível (Lefebvre, 1999, p. 121).

A apropriação do espaço público para fins festivos e de socialização não é algo novo na história das cidades. Feiras de rua, bazares, festas locais e eventos temporários

trazem vida às ruas há milênios (Lydon e Garcia, 2015, p. 39). No século XX, no entanto, o surgimento do carro como símbolo de prosperidade fez com que as cidades fossem replanejadas em função desse ideal de modernidade, levando os automóveis a tomarem conta de grande parcela do espaço público disponível, reduzindo em muito seu caráter de permanência.

Um dos aspectos perversos das metrópoles contemporâneas brasileiras é a quantidade de espaço público destinado à circulação e guarda desse símbolo do século

¹ Universidade Federal do Rio de Janeiro. Av. Pedro Calmon 550, Cidade Universitária, Ilha do Fundão, 21941-901, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

passado, que é o automóvel particular. Segundo pesquisa do Observatório das Metrópoles (2015), boa parte dos automóveis adicionados à frota brasileira nos últimos anos está concentrada nas regiões metropolitanas. Apenas em 2014, 39,7% dos 3,2 milhões de automóveis acrescidos à frota nacional, mais especificamente 1,27 milhões de novos carros, foram adicionados a essas regiões. As cidades brasileiras, ainda dependentes dessa matriz de mobilidade que em grande parte do mundo desenvolvido vem sendo desestimulada, apresentam enormes desequilíbrios no que diz respeito ao espaço de uso do pedestre se comparado ao espaço de uso do automóvel, seja em movimento, seja parado.

Analisando o caso específico do Rio de Janeiro, segundo o mesmo relatório, em 2014 a frota de automóveis na região metropolitana cresceu 5,3%, o que representa, em termos absolutos, mais de 170 mil veículos (Observatório das Metrópoles, 2015). Apesar de o crescimento ser inferior à média nacional, enquanto em 2001 a relação na metrópole era de 16,1 automóveis por 100 habitantes, hoje contamos com 27,7 unidades para cada 100 habitantes, totalizando 3,4 milhões de automóveis circulando pelas ruas do Grande Rio.

O desequilíbrio do espaço público entre pedestres e automóveis é um tema desafiador para os projetos urbanos recentes, cuja agenda vem apostando na cidade na escala das pessoas, com espaços públicos de ritmo mais lento. No entanto, muitas vezes a execução desses projetos convencionais, se e quando ocorre, é lenta e complexa, indicando a necessidade de respostas mais ágeis, criativas e contundentes por parte dos profissionais e cidadãos que desejam reivindicar essas áreas. Aproveitando-se desse nicho de oportunidades, intervenções táticas, recentemente, vêm tratando de minimizar esses desequilíbrios, ainda que temporariamente.

Esse artigo tem como objetivo discutir o urbanismo tático como alternativa para ativação de áreas subutilizadas da cidade e para reconquista gradual de espaços públicos para o uso do pedestre. O conceito de urbanismo tático é recente e significa a abordagem para construção e ativação de uma vizinhança usando intervenções e políticas de curto prazo e baixo custo, que permitam a imediata recuperação, redesenho ou programação do espaço público visando futuras transformações (Lydon e Garcia, 2015).

Essa abordagem para construção de cidade tem como foco o pequeno, a intervenção “PP”², escala de intervenção urbana historicamente menos valorizada, mas que, recentemente, tem comprovado relevância por sua característica “de baixo para cima”³, isto é, surgida da base, a partir de esforços da sociedade civil, em oposição

às intervenções “de cima para baixo”⁴, capitaneadas pelos governos ou grandes empresas, muitas vezes impostas e sem a participação social. Essa escala permite ao profissional trabalhar “perto do chão”, reforçando sua responsabilidade social e incentivando a cooperação com outros profissionais e com a sociedade.

Partimos, então, dos seguintes questionamentos:

Qual é a importância do urbanismo “de baixo para cima” e quais são os mecanismos operacionais na pequena escala? Em que medida ações nessa escala podem auxiliar na ativação do espaço público e na sua reconquista para o pedestre?

Existe um movimento de integração das iniciativas “de baixo para cima” com o planejamento “de cima para baixo”? É possível, através de ações “de baixo pra cima”, fomentar políticas públicas em busca de transformações mais abrangentes, em benefício do pedestre?

Com base nessas questões, que articulam duas escalas urbanas, argumentamos que o urbanismo tático, representado por ações de baixo custo e curto prazo, tem a capacidade de ativar temporariamente os lugares e estimular pequenas transformações, ao mesmo tempo em que pode, através da atuação em rede, gradualmente fomentar mudanças de longo prazo na cidade. Para examiná-lo, tomamos como caso referencial o *Park(ing) Day* Rio de Janeiro, intervenção anual onde cidadãos, artistas e ativistas trabalham para transformar temporariamente uma vaga de estacionamento de rua em área de lazer por algumas horas (Rebar Group, 2009). A escolha desse caso atende à especificidade da ação, voltada a converter um espaço de domínio do carro em uma área de uso dos pedestres, além de firmar-se na trajetória já consolidada desse evento na cidade, o que permite observar pequenos resultados ao longo do tempo.

O método utilizado envolve a pesquisa teórica sobre o urbanismo tático e algumas ações empíricas dentro dessa abordagem, que consistiram no projeto e construção de cinco intervenções *Park(ing) Day* no Rio de Janeiro pelo Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo Tático - PROURB (LabIT - PROURB). Essas intervenções temporárias concretas permitiram vivenciar em verdadeira grandeza o processo de projeto, gestão e construção material do evento, levando à posterior observação e análise dos resultados. A análise está estruturada pelas oito categorias de estudo desenvolvidas por Sansão Fontes (2012), que apresentaremos mais adiante.

Acreditamos que a discussão pode contribuir para a melhoria do espaço público no sentido de que, metodologicamente, a experiência concreta, realizada repetidamente ao longo de cinco anos, funciona como teste para

² Paralelo com o termo em inglês “xs” (extra small).

³ Do inglês “bottom-up”.

⁴ Do inglês “top-down”.

se pensar alternativas mais permanentes para o espaço. Cientificamente, contribui na difusão do urbanismo tático enquanto abordagem “de baixo pra cima” que pode tanto inspirar e incentivar outras ações de empoderamento cidadão, como gradualmente fomentar ações de longo prazo na transformação material da cidade.

Urbanismo tático: o que é e como atua?

“Cidades precisam de grandes projetos, mas também de pequenas táticas” (Romer, 2015, p. XVII). A grande atuação no espaço público sempre será necessária, e não é o objetivo aqui desmerecê-la. No entanto, os desafios das cidades não podem ser respondidos somente através do exercício do grande projeto de longo prazo. A cidade deve se mover também, e principalmente, através de muitos pequenos projetos, porque são estes os mais passíveis de engajar a sociedade (Duany, 2015, p. XI).

A pouca identificação da população com as intervenções praticadas “de cima para baixo” aponta para a necessidade de repensar a cidadania na sociedade contemporânea. Segundo Lima (2015, p. 47), os processos de subtração da vida pública estão assentados em pautas pouco inclusivas e na contramão da alteridade, considerada uma das principais características da condição urbana. O ato democrático, como já assinalaram Bell e Wakeford (2008, p. 85), significa reivindicar para o bem público tanto o espaço físico quanto o político, e, nesse contexto, o urbanismo tático se apresenta como uma abordagem pertinente.

O termo “tático”, segundo Lydon e Garcia (2015, p. 2), refere-se às ações de pequena escala que servem a grandes propósitos. Urbanismo tático seria então, segundo os pioneiros do conceito, a abordagem que utiliza ações rápidas e de fácil execução para demonstrar possibilidades de mudança de longo prazo e em larga escala através de pequenas intervenções, significando uma resposta rápida para circunstâncias específicas do século XXI (Duany, 2015, p. XI).

As ações que respondem a essa abordagem podem servir como etapas de um projeto maior (fase zero de implantação), na medida em que consideram como horizonte a grande transformação, porém atuam taticamente em uma ação parcial e ágil como teste da ideia e de sua aceitação pela comunidade, em um processo de tentativa e erro. Dessa maneira, a abordagem surge na tentativa de romper o impasse e morosidade do grande planejamento, atuando através de projetos e políticas flexíveis e ajustáveis, sem perder de vista o longo prazo e os objetivos em grande escala (Lydon e Garcia, 2015, p. 3).

Vale destacar, acima de tudo, que o urbanismo tático se alinha com as ações de direito à cidade, atuações que

priorizam o espaço público como lugar para o engajamento democrático e não como um negócio (Ferguson, 2014, p. 15), e muito menos como um espaço para o usufruto de poucos privilegiados. Sendo assim, alia a reconquista do espaço físico à reivindicação também do espaço político.

O valor do temporário

A característica particular de algumas intervenções táticas que aqui merece especial destaque é sua dimensão temporária. Denominadas como “intervenções temporárias” (Sansão Fontes, 2013), essas ações valorizam a transitoriedade como qualidade estratégica de exploração das possibilidades do lugar, sendo a cidade encarada como laboratório para teste de ideias em tempo real.

Segundo Feireiss e Hamm (2015, p. 28), ações temporárias⁵ são cada dia mais frequentes, auxiliando na exploração do território, testando a adaptação desses espaços a diferentes usos e fazendo-os aparecer no mapa. Muitas vezes, essas ações se engajam no espírito “faça você mesmo”⁶ trabalhando com baixa tecnologia e baixo custo, já visando futuras transformações (Oswalt *et al.*, 2013, p. 14).

A intervenção temporária, seja na forma de apropriação espontânea que dá *upgrade* a um espaço degradado; de ocupação do espaço público subutilizado; ou de conversão não planejada de espaços e edifícios, pode ser de grande utilidade para o planejamento urbano, na medida em que revela novas vocações para esses territórios sem a necessidade de muito investimento, ao mesmo tempo em que pode ser facilmente removida sem maiores gastos em caso de não adaptação. Simultaneamente, combina o espírito de ativismo empreendedor com arte pública, design, arquitetura, engenharia e tecnologia (Lydon e Garcia, 2015, p. 6) na construção de mundos alternativos.

O urbanismo tático no contexto da metrópole contemporânea

A exposição *Uneven Growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities*, realizada no MoMA de Nova York em 2014, apresentou o urbanismo tático em uma variedade de experimentos emergentes em megacidades contemporâneas. A proposta da exposição foi estimular o debate e a experimentação prática sobre possíveis caminhos de intervenção urbana e como meio de promover a justiça social na concepção e apropriação do espaço urbano (Brenner, 2016, p. 7).

À primeira vista, pode chamar atenção o contraste entre a escala modesta do urbanismo tático e a própria ideia de metrópole e sua grave crise urbana e econômica,

⁵ Tradução do termo em inglês “pop-up” utilizado pelos autores.

⁶ Tradução do termo em inglês “do it yourself” (DIY).

que precisa urgentemente de respostas (Brenner, 2016, p. 17). Preocupado com essa aparente contradição, Brenner (2016, p. 9) sistematiza o urbanismo tático como resposta à crise em alguns aspectos, e dentre eles destacamos os que ajudam a contextualizar esse artigo: (i) o urbanismo tático surge em um contexto de crise de governança, em que tanto Estados quanto mercados falharam na entrega de bens públicos às populações das metrópoles em desenvolvimento; (ii) o urbanismo tático não é um movimento unificado, mas um conceito geral que abrange uma série de pequenos projetos emergentes, provisórios e experimentais; (iii) o urbanismo tático propõe modos acupunturais de intervenção para questões locais urgentes, tendo escala espacial limitada (parque, edifício, rua, bairro); (iv) o urbanismo tático promove uma reestruturação urbana de base, participativa e de “faça você mesmo”, sendo uma forma de reapropriação do espaço urbano por seus próprios usuários.

Partimos dessas premissas e nos apoiamos na ideia de Lydon (2011, p. 1) de que a melhoria da habitabilidade das nossas cidades geralmente começa na escala da quadra, rua ou edifício. Sendo assim, o espaço público, como um dos grandes temas de relevância da agenda contemporânea, é o foco desse artigo, em que pesem outras variáveis que compõem o conjunto do território urbano, como habitação, transporte, infraestrutura, educação, saúde, cultura, economia, etc. Detendo-nos sobre a categoria espaço público, discutiremos a relação de desequilíbrio entre automóveis e pedestres.

O espaço público na tensão automóveis x pedestres

A vaga de estacionamento de rua é um espaço público que pode ser considerado subutilizado. São 12,5 m² que poderiam atender, por exemplo, a 12 pessoas sentadas assistindo a um evento, a 24 pessoas de pé conversando confortavelmente, a 12 crianças brincando sentadas, a 12

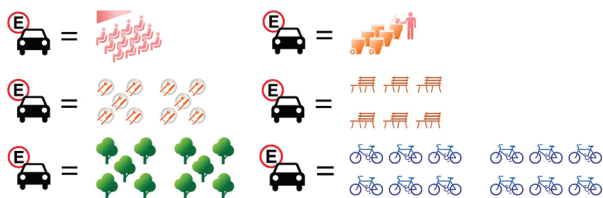


Figura 1. Comparativos entre vagas de estacionamento e outros usos.

Figure 1. Comparison between street parking and other uses.

bicicletas estacionadas, a uma horta urbana produzindo 720 tomates, a uma mesa de pingue-pongue ou a uma piscina portátil, entre outras comparações possíveis. No entanto, em grande parte das ruas, esse espaço serve somente a um carro que atende, normalmente, a uma pessoa, em períodos relativamente curtos. Uma enorme distorção. Podemos considerá-la, nesse sentido, como um espaço de uso privado (Figura 1).

A título de exemplificação dos desequilíbrios entre áreas de pedestres e automóveis, em uma rua trivial, que tenha duas faixas de rolamento, estacionamento a 45 graus e calçadas de 3 m de largura, a área para automóveis representa o dobro da área destinada a pedestres. Isso sem falar nas vias mais largas (Figura 2).

O fato curioso nesse comparativo é que, segundo a Organização Mundial da Saúde, são recomendáveis 12 m² de área verde por pessoa para a garantia do bem-estar da população, o que equivale, praticamente, à mesma vaga de estacionamento de rua. Apesar do Rio de Janeiro contar com elevada taxa de área verde por habitante se comparada a muitas metrópoles mundiais (aproximadamente 56 m², segundo o levantamento de 2001 da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro), essas áreas estão concentradas nas regiões de florestas, onde o índice pode chegar a 145 m² por pessoa, enquanto nas áreas mais urbanizadas pode reduzir a menos de 4 m² de área verde por habitante (Figura 3).

Apesar do caso de estudo desse artigo localizar-se no Rio de Janeiro, a tensão entre automóvel e espaço público é mundial⁷. Superfícies ou estruturas a serviço

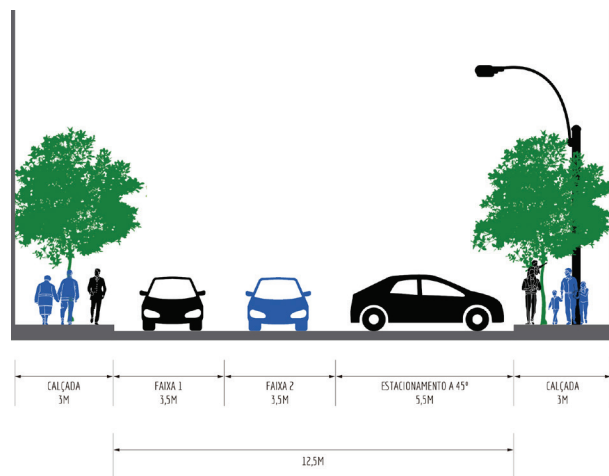


Figura 2. Desequilíbrio entre área para carros e área para pedestres.

Figure 2. Imbalance between areas for cars and for pedestrians.

Fonte: LabIT - PROURB, 2018.

⁷ Para exemplos de simulações que exploram o desequilíbrio entre carros e pedestres no mundo, ver: <http://www.urb-i.com/before-after>.

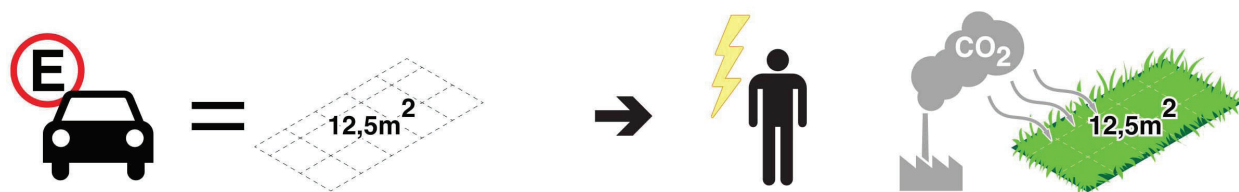


Figura 3. Comparativo entre vaga e área verde.

Figure 3. Comparison between street parking and green areas.

dos automóveis, como viadutos, edifícios-garagem e estacionamentos, além das próprias “caixas de rua”, vêm servindo de inspiração para projetos, muitas vezes utópicos, que exploram a reconversão desses espaços em áreas que possam atender a um bem maior.

É possível citar alguns exemplos desse tipo de reconversão realizados em distintas cidades dos Estados Unidos, o país do automóvel. Entre as propostas da 1ª Bienal de Arquitetura de Chicago, em 2015, a equipe de Bancoc se debruçou sobre o tema propondo a transformação das vagas de um edifício-garagem obsoleto em microapartamentos (Serapião, 2016). Apropriações de superfícies de estacionamentos para a criação de praças temporárias⁸ também têm sido bastante comuns. Um exemplo pode ser vivenciado em 2013, em Somerville, quando um pátio de estacionamento na *Davis Square* foi ocupado por mobiliário urbano removível, paisagismo improvisado, *food trucks*, arte pública e performances de rua. O exemplo mais conhecido desse tipo de abordagem tática, entretanto, é a conversão da *Times Square* em área de lazer, através do Programa de Praças de Nova York, iniciado em 2007. Na ocasião, grande parte da superfície da Broadway foi convertida para pedestres através de pintura de piso, barreiras com vasos de plantas e mobiliário urbano leve⁹.

Em diferentes escalas e graus de ambição, todas essas propostas se engajaram na construção de espaços urbanos criativos baseados na revitalização de não lugares – que para Augé (1994) são oposição aos “lugares” por serem desprovidos de identidade, relações constituídas e história e, nesse caso, lugares degradados pela paisagem dos automóveis – contribuindo para um impacto sustentável positivo, muitas vezes relacionado à cooperação (Feireiss e Hamm, 2015, p. 26), uma vez que

reivindicar o espaço público requer engajamento criativo de uma ampla gama de cidadãos e redes. Requer a reapropriação e reavaliação crítica dos espaços de reconhecimento, engajamento e materialidade (Bell e Wakeford, 2008, p. 91).

Nesse contexto de disputa pelo escasso espaço público existente, apresentaremos a seguir uma pequena experiência tática de reação a esse estado de desequilíbrio e degradação, o projeto *Park(ing) Day*.

A tática do *Park(ing) Day* no mundo

O *Park(ing) Day* foi criado pelo estúdio de Arte e Design norte-americano Rebar e teve a sua primeira edição em 2005 (Rebar Group, 2009). O projeto, cujo título faz um trocadilho com as palavras *parking* (estacionamento) e *park* (parque), surgiu da necessidade de se pensar sobre a maneira como as ruas são usadas e sobre a quantidade de área destinada a estacionamentos, que poderia ser melhor aproveitada pela população. A proposta foi chamar atenção precisamente para a necessidade de mais espaços verdes e gerar debate acerca do tema, melhorando a qualidade do *habitat* humano e promovendo rupturas no cotidiano.

A primeira intervenção do projeto ocupou uma vaga de estacionamento de rua em São Francisco por somente duas horas. Devido ao sucesso, transformou-se em um movimento de criação de praças temporárias em várias cidades do mundo. A ideia é que, após o tempo de ocupação da vaga, a situação temporária seja desfeita e o estacionamento volte ao funcionamento normal. Durante o rápido período de duração, no entanto, novas redes sociais são possíveis no usufruto deste novo e inusitado espaço público.

A intervenção acontece anualmente na terceira sexta feira de setembro em celebração ao Dia Mundial sem Carros. Desde 2005, o programa começou a rodar o mundo, já tendo realizado mais de mil intervenções em mais de 180 cidades e 35 países (Figura 4).

Park(ing) Day no Rio de Janeiro: táticas colaborativas em benefício do pedestre

O *Park(ing) Day* surgiu pontualmente no Rio de Janeiro em 2010 e gradativamente foi se expandindo

⁸ Conhecidas em inglês como *pop-up plazas*.

⁹ Essa intervenção tática realizada em Times Square durou até o ano de 2013, quando foi inaugurada a obra civil que transformou permanentemente o espaço em local para pedestres.

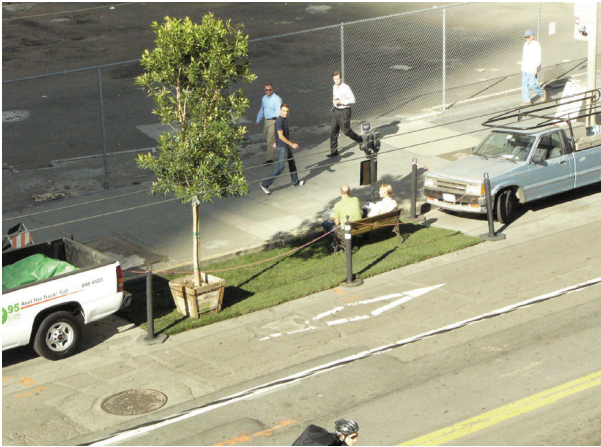


Figura 4. *Park(ing) Day*, São Francisco.
Figure 4. *Park(ing) Day* in San Francisco.

Fonte: Rebar Group, 2009.

e conquistando pequenos espaços em rede através da atuação simultânea de diferentes grupos organizados. O Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo Tático (LabIT-PROURB-FAU/UFRJ) é um desses grupos, e realiza o evento desde 2011, já tendo projetado e construído cinco versões. As três primeiras (2011, 2012 e 2014) adotaram como sítio de atuação a Praça Tiradentes, no Centro, praça histórica recentemente revitalizada e que representa um marco da retomada do espaço público para a população na área central. Já nos anos seguintes, a intervenção se mudou para as imediações da Praça São Salvador, praça inserida em uma vizinhança residencial em Laranjeiras (Figuras 5 e 6).

Cabe uma rápida contextualização dos dois bairros na totalidade da cidade. O Centro do Rio de Janeiro (II Região Administrativa) conta com uma população total de 41.142 habitantes, ocupando área territorial de 572,31 ha, o que significa uma densidade de 72 hab/ha. Já o bairro de Laranjeiras (IV Região Administrativa), localizado na zona sul da cidade, possui população total de 45.554 habitantes, ocupando área territorial de 249,35 ha, significando 182 hab/ha. Estamos tratando de dois contextos bem distintos, onde o primeiro apresenta menos da metade da densidade habitacional do segundo.

De forma a estruturar a análise das cinco edições e seus impactos, utilizaremos as categorias definidas por Sansão Fontes (2012) que se referem às oito dimensões de uma intervenção temporária, a saber: (i) ter natureza *transitória*; (ii) ter *pequena* escala; (iii) ser *particular* a determinado contexto; (iv) *subverter* algum uso ou convenção; (v) buscar a *interação* com o passante; (vi) *ativar* o espaço público; (vii) ter natureza *participativa* e; (viii) incentivar as *relações* sociais. Partimos da premissa de que uma boa intervenção temporária, aquela com potencial de promover transformações de curto prazo, reúne em maior



Figura 5. Praça Tiradentes.
Figure 5. Tiradentes Square.

Fonte: Google Street View, 2018.



Figura 6. Praça São Salvador.
Figure 6. São Salvador Square.

Fonte: Google Street View, 2018.

ou menor grau essas oito dimensões formativas. A metodologia utilizada para a avaliação das intensidades dessas dimensões, em cada intervenção, se baseou em (i) registros permanentes da intervenção, ao longo do dia, por meio de vídeos *timelapse* e fotografias; (ii) observação constante dos usos e interações, acompanhada por registros *in loco*, feitos pela equipe executora; e (iii) análise e sistematização dos resultados utilizando diagramas axonômicos, que registram a intensidade de cada dimensão formativa em três parâmetros, “pouco”, “médio” e “muito”, aumentando do centro para as bordas. Cada intervenção pode ser lida, portanto, através da imagem resumo de tais características.

Feireiss e Hamm (2015, p. 30) assinalam, ainda, três aspectos como os fatores para o sucesso de uma intervenção temporária: (i) a forma como o espaço é tratado, (ii) a qualidade estética e (iii) a adaptação da abordagem às especificidades da situação. De maneira geral, essas preocupações sempre estiveram presentes nos processos em análise.

Focalizando a forma como o espaço é tratado, as propostas sempre buscaram construir um lugar, materializado em uma espécie de abrigo ou espacialidade interna, passível de acolher algum uso coletivo inexistente na rua. Os novos usos introduzidos procuram criar uma relação de

figura-fundo com o espaço público ao redor, de forma a dar visibilidade à intervenção e à intenção que a sustenta. Afinal, não se trata de uma ocupação casual do espaço público, mas sim de uma ação cujo objetivo é deslocar a experiência cotidiana do usuário. Por isso, a proposição de usos contrastantes, que na maioria das vezes extravasam o âmbito doméstico, ou fechado, e ganham o espaço público “privatizado”, coletivizando-o e propondo um momento excepcional. Assim se construiu, ao longo dos anos, o debate, o cinema, o jogo de tabuleiro, a sala de leitura e o piquenique na vaga de automóveis, como veremos adiante. Há também o fato de que as intervenções temporárias apresentam-se mais invisíveis no Rio de Janeiro do que em contextos mais ordenados, como as cidades europeias ou mesmo a cidade americana que originou o projeto.

Em um cenário de rígida ordem urbana, como as cidades europeias, fica muito mais fácil detectar algo subversivo que rompa com a leitura do cotidiano, do que no seio da cidade “informal”, uma vez que as intervenções funcionam como figuras sobre um fundo representado pela cidade ordenada, fazendo-se muito mais visíveis. No contexto carioca, a temporalidade da intervenção se sobrepõe a um cenário também cheio de exceções, que, embora de naturezas distintas, representam temporalidades de igual maneira subversivas (Sansão Fontes, 2013, p. 384).

A qualidade estética também é uma questão relevante; assim, o design da estrutura, os materiais estruturais e de fechamento e as cores utilizadas buscam atribuir forte identidade às intervenções, reforçando a abordagem figura-fundo descrita.

Com relação à adaptação da abordagem às especificidades da situação, este parece ser o grande desafio de uma intervenção tática que se apropria de um lugar “genérico” e que acontece simultaneamente em várias cidades do mundo. Nesse sentido, os ativadores gradativamente buscam enxergar oportunidades de adesão ao lugar através da conexão com atores e instituições locais, evitando propostas descontextualizadas que atraíam somente o público externo.

Intervenções táticas

Nas três edições realizadas na Praça Tiradentes, a ação se articulou com o Studio X-Rio, centro de estudos sobre o futuro das cidades, instalado em imóvel que se abre para a praça. A intervenção tática tirou partido da revitalização da praça e do momento simbólico de retirada de seu gradeamento, apropriando-se de uma vaga de estacionamento à sua margem, em frente ao referido imóvel. Vale mencionar que as grades da praça, que lá permaneceram por décadas, já serviram de inspiração para a intervenção Pula Cerca, do coletivo de arte Opavivará, em 2009. Segundo o coletivo, naquele momento,

a Praça Tiradentes, a mais histórica praça do Rio, estava cercada. Dos seus quatro portões de acesso apenas dois

permaneciam abertos até serem fechados à noite. Policiais guardavam a entrada da praça para proteger a estátua de bronze secular do imperador. Será uma estátua equestre mais importante do que as milhares de pessoas que circulam por ali todos os dias? No mesmo ano de 2009, durante um final de semana, envolvemos a praça com dez escadas que construíam uma ponte entre o fora e o dentro, permeabilizavam aquela membrana de metal intransponível, propondo outras entradas e saídas para aquele ambiente abandonado e excluído do uso comum (Opavivará, 2014).

O ano de 2011, ano de retirada das grades da Praça Tiradentes, foi emblemático. A intervenção “Debate na vaga” ofereceu aos transeuntes e usuários da praça um debate sobre mobilidade, convidando personalidades ligadas ao governo e a ONGs, cujo tema foi a relação carro *versus* espaço público. Uma pequena estrutura de bambu deu forma ao espaço da vaga, criando um suporte neutro e polivalente para todas as apropriações que tomaram forma no lugar (Figura 7).

Em 2012, a intervenção “CineVaga” criou um cinema dentro da vaga, com projeções de recortes de



Figura 7. Debate na Vaga.
Figure 7. Debate on the Parking Spot.

Fonte: Stefano Aguiar, 2018.

filmes cujo tema são os conflitos gerados pelo excesso de carros nas ruas. Uma estrutura leve, reaproveitando peças de bambu, definiu a sala de cinema ao ar livre, que partia dos limites da vaga e se expandia pela superfície da praça, protegendo os espectadores e criando uma tela “dupla face”, que também permitia a visualização pelo lado da rua (Figura 8).

Em 2014, “Joga na vaga!” transformou o estacionamento em um tabuleiro de jogos, onde a cada hora uma camada-jogo era retirada e usada para ocupar a praça. A mesma ideia de estrutura de bambu delimitou o tabuleiro e criou um marco vertical na paisagem, porém, o solo da vaga foi o protagonista, criando duas temporalidades distintas: o próprio tempo da intervenção e o tempo de cada jogo sobre o tabuleiro. Outro particular foi a expansão intencional sobre o solo da praça, assumindo que a vaga, durante algumas horas, significava sua extensão (Figura 9).

Analisando as primeiras três propostas táticas, segundo suas oito dimensões formativas, identificamos que todas reúnem a *mesma escala* (espaço ocupado pelo automóvel), o *mesmo grau de transitoriedade* (temporalidade de um dia), *semelhantes subversões de uso* (debate, cinema e jogo no lugar de um automóvel) e *graus de participação* (produção “mão na massa” de grupos organizados), e que em todos os casos a intervenção *foi capaz de ativar* um espaço público anódino. Por outro lado, as propostas atingiram *diferentes graus relacionais e de interação*. Identificamos que houve muita interação entre os usuários, nos casos em que o uso proposto incentivou a troca (debate e jogo de tabuleiro), e menos interação no caso do cinema, situação em que os usuários assumiram posição mais passiva. Já a interação com o passante teve média intensidade nas intervenções cujo início se deu no fim de tarde (debate e cinema), momento de fluxo mais intenso de saída do trabalho, e pouca intensidade na intervenção



Figura 8. CineVaga.
Figure 8. Parking Spot Movie Theater.

Fonte: Stefano Aguiar, 2018.

diurna (jogos), quando há menos transeuntes circulando no local. Finalmente, identificamos a *pouca especificidade* das intervenções em relação ao local. Julgamos que, mais do que a definição dos usos, que, de fato, poderiam acontecer em outros contextos, as propostas pecaram pela pouca articulação com os atores locais, fator decisivo para as atuações posteriores, como já veremos.

Podemos representar os resultados das três intervenções nos diagramas axonométricos a seguir (Figuras 10, 11 e 12).

As três propostas acompanharam a recuperação gradual da Praça Tiradentes – lugar emblemático que viveu anos de abandono e que hoje é um dos espaços públicos centrais mais apropriados pela população – e colaboraram de forma latente com essa revitalização. Passados os primeiros anos de retomada, em 2015 o entorno da praça entrou novamente em obras para receber os trilhos do VLT, o que representou uma nova fase de transformação, que, curiosamente, dialoga diretamente com o tema sempre levantado através das intervenções:



Figura 9. Joga na Vaga!
Figure 9. Play on the Parking Spot!

Fonte: Stefano Aguiar, 2018.

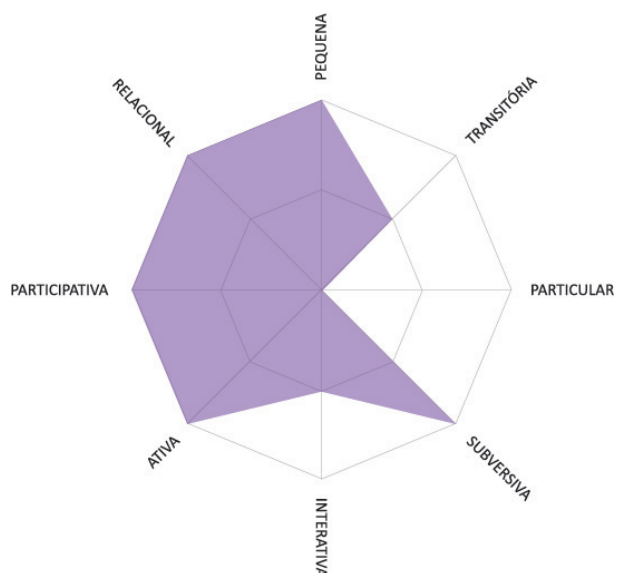


Figura 10. Diagrama axonométrico Debate na Vaga.

Figure 10. Axonometric diagram of Debate on the Parking Spot.

Fonte: LabIT - PROURB, 2018.

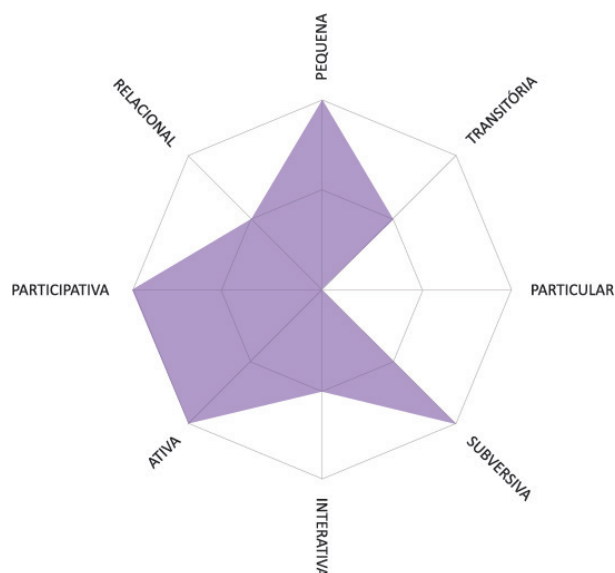


Figura 11. Diagrama axonométrico CineVaga.

Figure 11. Axonometric diagram of Parking Spot Movie Theater.

Fonte: LabIT - PROURB, 2018.

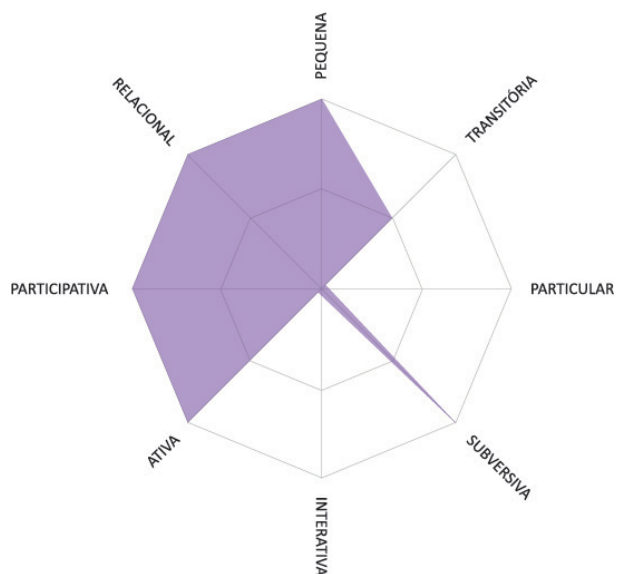


Figura 12. Diagrama axonométrico Joga na Vaga!

Figure 12. Axonometric diagram of Play on the Parking Spot!

Fonte: LabIT - PROURB, 2018.

a substituição do (transporte) individual pelo coletivo, pelo que é de todos. Constatando, com esse fato, que a área havia consolidado efetivamente uma transformação e que a questão estava praticamente solucionada naquele local, optou-se por migrar e dialogar com outros lugares

da cidade. Surgiu, então, a opção pelo entorno da Praça São Salvador, local com calçadas estreitas e muita área ocupada por estacionamento de rua.

Em 2015, ocupando o novo sítio, o *Park(ing) Day* trouxe como tema a Estação Árvore: uma parada de riquixá (triciclo que transporta dois passageiros, nesse caso movido a pedais com assistência elétrica) que fez o transporte entre as estações de metrô Flamengo e Largo do Machado, equipada com sala urbana de convívio e trocas, horta e bicicletário. A parada, composta por três coberturas-árvore, substituiu os carros por transporte público, bicicletas, sombra e verde. Como uma boa sala de espera, ofereceu música, livros e locais para sentar e relaxar. A intervenção, por meio da estação de riquixá, procurou sensibilizar o usuário sobre a necessidade de um meio de transporte mais sustentável (Figura 13).

Finalmente, em 2016, a proposta PicTroca na Vaga consistiu na associação de um piquenique com uma feira de trocas, para o qual o participante foi convidado a levar algum donativo, bebida ou comida, em troca de uma muda de tempero, um livro ou um copo com gelo para um brinde. Houve um incentivo especial para a presença de crianças, que foram estimuladas a desenhar em troca de uma muda já crescida. O espaço ofereceu gramado e mobiliário para sentar ou desenhar, além de sombra e apoios para mudas e livros. A intervenção contou com a presença do Coletivo Trama, que construiu um muro dos desejos com linhas trançadas na grade da escola adjacente. Para participar era necessário responder à pergunta: “que semente precisamos plantar hoje para colher um futuro melhor?” (Figura 14).

**Figura 13.** Estação Árvore.**Figure 13.** Tree Station.

Fonte: Dandarah Jordão (ITDP Brasil, 2015).

**Figura 14.** PicTroca na Vaga.**Figure 14.** Exchange Picnic in the Parking Spot.

Fonte: LabIT - PROURB, 2018.

Analisando as últimas propostas táticas realizadas, identificamos alguns ganhos relacionados às três fragilidades anteriores (grau *relacional* e de *interação*, *particularidade* da intervenção). Os usos baseados no encontro e na troca conseguiram *garantir o relacionamento* entre os participantes ao longo de todo o dia. As intervenções também foram capazes de *estimular a interação* com a população local. No caso da Estação Árvore, a ação ocorreu em horário escolar, logrando atrair crianças de saída da escola. Já no último caso, a intervenção ocorreu em um sábado, quando há muito movimento na vizinhança. Assim foi possível oferecer a esse público morador, principalmente às crianças, uma atividade distinta. Ainda vale lembrar, como já mencionado, que o bairro de Laranjeiras possui mais do dobro da densidade habitacional do Centro do Rio, o que certamente potencializa a apropriação dos espaços e as trocas interpessoais.

No que se refere à *particularidade* das ações, julgamos acertado o posicionamento da intervenção adjacente à escola e com uso passível de dialogar com ela. O mesmo vale para a alteração do dia da semana de sexta-feira para o sábado. Dessa forma foi possível articular a ação aos movimentos de fim de semana da vizinhança, algo que não seria possível, por exemplo, no contexto anterior. Somamos a isso a articulação com um coletivo de arte, o Coletivo Trama, que logrou engajar tanto participantes quanto passantes na construção material do muro dos desejos.

Podemos representar esses resultados nos diagramas axonométricos a seguir (Figuras 15 e 16).

Com a repetição da ação ao longo dos anos, foi possível perceber que seu impacto pode ir mais além de prover temporariamente o espaço público de lugares para sentar, sombra, energia, bicicletário, atividades culturais, lúdicas ou produtivas. As táticas podem considerar também a possibilidade de articular os propositores aos atores locais, incrementando os aspectos da particularidade e

participação de cada ação. Nesse sentido, cabe ressaltar que todas as intervenções foram executadas coletivamente, partindo da realização de reuniões entre os autores e colaboradores para definição do local de atuação, caráter da proposta, planejamento da intervenção, pré-produção, execução, verificação dos impactos, registros, publicações e divulgação. Esse processo, por si só, já poderia qualificar a ação como participativa, porém, há outras etapas possíveis e desejáveis, que podem auxiliar na particularização da proposta. A observação prévia das dinâmicas do local, o contato com atores sociais e as parcerias com outros coletivos ou grupos organizados podem incrementar a adesão da proposta ao lugar.

Pode-se imaginar uma mobilização completa, não da população, mas do espaço. Que o efêmero dele se apodere. Que todo lugar torne-se multifuncional, polivalente, transfuncional, com um incessante turn over das funções; que grupos tomem espaços através de atos e construções expressivas, rapidamente destruídas (Lefebvre, 1999, p. 121).

Apesar de táticas construírem uma política de pequenas ações, não são, por isso, menos relevantes. Trata-se de práticas alternativas que lidam com pequenos gestos, intervenções que encontram alguma margem de experimentação em espaços residuais, em uma paisagem dominada por grandes atores (Ferguson, 2014, p. 166).

Poderiam essas pequenas ações de inscrever o espaço urbano como parte do bem comum marcar uma posição duradoura dentro das estratégias de planejamento e políticas públicas? Para Ferguson (2014, p. 15), o poder público, enxergando ações bem-sucedidas, tende a capitalizar ou incorporar formas de urbanismo auto-organizado, até mesmo oferecendo incentivos para usos improvisados, temporários ou criativos de espaços abandonados (Ferguson, 2014, p. 166).

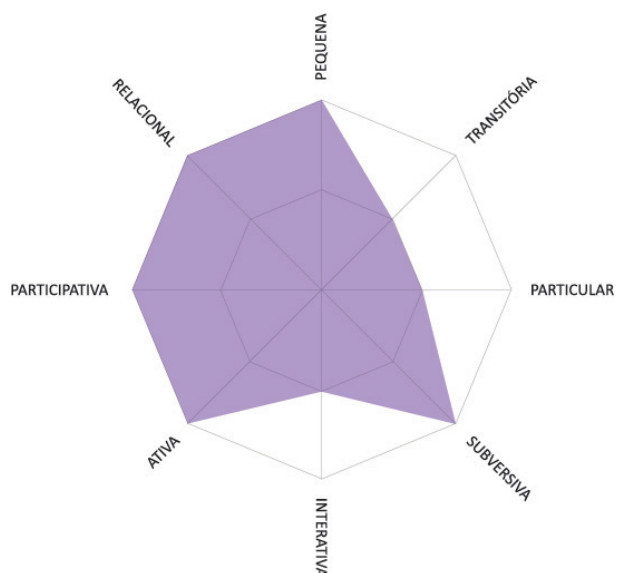


Figura 15. Diagrama axonométrico Estação Árvore.
Figure 15. Axonometric diagram of Tree Station.

Fonte: LabIT - PROURB, 2018.

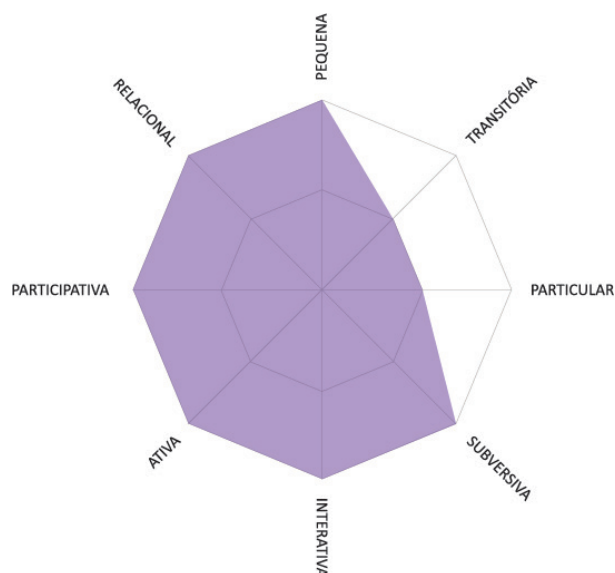


Figura 16. Diagrama axonométrico PicTroca na Vaga.
Figure 16. Axonometric diagram of Exchange Picnic in the Parking Spot.

Fonte: LabIT - PROURB, 2018.

son, 2014, p. 166). Práticas políticas recentes, em algumas cidades, já comprovaram a articulação bem-sucedida entre ações de baixo para cima e ações governamentais, como veremos a seguir.

Paradas Cariocas: o *Park(ing) Day* incorporado às práticas políticas

Brenner (2016, p. 12) afirma que a busca por urbanismos alternativos demanda a criação não só de novos espaços urbanos, mas também de novos espaços de Estado, condicionando a possibilidade de impactos de maior escala e longo prazo de propostas táticas à participação mais assertiva das instituições governamentais. Assim, atenta para a importância da articulação das propostas “de baixo pra cima” com políticas “de cima pra baixo”, ou seja, da ação tática sancionada.

Uma das ações táticas classificadas por Lydon e Garcia (2015, p. 43) dentro da abordagem do urbanismo tático é a denominada “construção de praças”¹⁰. A tática consiste na criação de praças por meio da reconquista de lugares dominados por carros, na qual ele inclui tanto as praças temporárias (como as ações apresentadas anteriormente) quanto os mais recentes *parklets* (Figuras 17 e 18). Essa tática é fartamente ilustrada pelos autores com exemplos na cidade de Nova York, no âmbito do *New York City Plaza Program* (Programa de Praças da Cidade de

Nova Iorque), lançado pelo Departamento de Transporte de Nova Iorque (NYCDOT) em 2008.

Já comum nos Estados Unidos e em alguns países europeus, essa modalidade dos *parklets* é relativamente recente no Brasil. A primeira cidade a criar uma legislação para “a instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada *parklet*”, foi São Paulo, no decreto 55.045 de 16 de abril de 2014. De lá pra cá, outras cidades seguiram o exemplo e criaram suas versões, como Belo Horizonte (Varandas Urbanas), no decreto 15.895 de 12 de março de 2015, e Rio de Janeiro (Paradas Cariocas), no decreto 39.983 de 10 de abril de 2015, além de outras que se seguiram, como Salvador, Recife, Fortaleza, Curitiba, Canoas, Blumenau e Goiânia. O processo de implantação de uma Parada Carioca é bastante simples e resume-se à entrega de um requerimento na Subprefeitura do local onde se planeja instalá-la, constando do Projeto Arquitetônico e do Responsável Técnico pela execução, além de alguns documentos básicos de Pessoa Física ou Jurídica (Figura 19).

Dois anos após o decreto, segundo dados do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, a cidade do Rio de Janeiro conta com dez Paradas Cariocas implantadas. Trata-se de uma amostragem ainda pequena, mas que revela o potencial de articulação do governo com a sociedade que, naturalmente, deve ser aprimorado a fim de alcançar maior escala e abrangência no território.

¹⁰ Traduzido do termo em inglês “parkmaking”.



Figura 17. Parklet no Leblon, Rio de Janeiro.
Figure 17. Parklet in Leblon, Rio de Janeiro.

Fonte: LabIT - PROURB, 2018.



Figura 18. Parklet no Leblon, Rio de Janeiro.
Figure 18. Parklet in Leblon, Rio de Janeiro.

Fonte: LabIT - PROURB, 2018.

Como criar uma Parada Carioca?



Figura 19. Processo de obtenção de licença para uma Parada Carioca.
Figure 19. Process for obtaining a license for a Parada Carioca.

Fonte: ITDP Brasil, 2015.

A implantação das Paradas Cariocas representa, na prática, que as intervenções, que sempre foram feitas de forma temporária, pouco a pouco foram se consolidando e se integrando ao sistema de espaços livres públicos, com a aceitação da população, hoje figurando como intervenções “permanentes” permitidas e incentivadas por lei. É certo que a permissão do *parklet* tem duração restrita a um ano, mas o pedido pode ser renovado e outras paradas podem surgir na mesma rua, ampliando cada vez mais o território dos pedestres a partir da coletivização dos espaços exclusivos dos automóveis, porque, como diriam Bell e Wakeford (2008),

o que faz do espaço público não é a sua preconcebida publicidade. Mas sim quando um grupo ou outro, para realizar determinada necessidade, se apropria desse espaço e através de suas ações o torna público (Bell e Wakeford, 2008, p. 85).

Através dessas ações, aposta-se no ato de mudar ou reinterpretar como forma de desviar e apresentar a condição permanente da apropriação (Ferguson, 2014:14), que é a conquista gradual do espaço público para os pedestres. Podemos encarar, nesse sentido, o *Park(ing) Day* como a origem, o *parklet* como meio e a (futura) calçada larga como o fim do processo, transitando gradualmente do temporário ao permanente. Vale ressaltar, no entanto, que a regulamentação dos *parklets* não exclui a contínua criação de praças temporárias e a ativação não sancionada dos espaços públicos “de baixo para cima”. É, precisamente, uma forma de mostrar o potencial de combinação das ações de base e de topo – que pode ser por meio do decreto de *parklets* ou de qualquer outra forma de regulamentação – na transformação, passo a passo, dos espaços de vida.

Considerações finais

Este percurso através do urbanismo tático, experimentado concretamente por meio de cinco intervenções *Park(ing) Day*, reflete sobre as possibilidades de recuperação gradual do espaço público a partir dos pequenos atores, tendo como foco o desequilíbrio entre o espaço destinado aos automóveis e aos pedestres. Tomamos essas intervenções como oportunidades para estudar, observar e criticar o urbanismo tático, de forma a expandir os limites do tema.

Instigados por questionamentos sobre: a importância do urbanismo “de baixo para cima”; a eficácia das operações de pequena escala na ativação e reconquista do espaço público para o pedestre e; a possibilidade de integração das iniciativas “de baixo para cima” com o planejamento “de cima para baixo” na criação de políticas públicas para transformações mais abrangentes em benefício do pedestre; partimos da argumentação de que pequenas atuações táticas podem potencializar situações existentes, intensificar a experiência urbana cotidiana, reivindicar e reconquistar gradualmente os lugares e dar identidade a espaços degradados, colaborando para transformações permanentes de longo prazo.

As intervenções táticas apresentadas nesse artigo representam um grão de areia a mais no debate sobre o espaço público, que pode ter continuidade em outras ações, gerando transformações de longo prazo ligadas direta ou indiretamente a elas. Dentro de uma política de fase zero, as ações trouxeram benefícios imediatos, “reservaram” o espaço e ofereceram dados e informações a serem incorporadas a futuras propostas.

Uma questão importante a se comentar, no entanto, é o risco da apropriação de algumas concepções do urbanismo tático para a consolidação de políticas neoliberais. Segundo Brenner (2016), o urbanismo tático, por sua atitude “faça você mesmo”, pode, por vezes, “internalizar uma agenda neoliberal relacionada à diminuição do papel das instituições públicas e/ou à extensão das forças de mercado, contribuindo para o posterior enraizamento e consolidação do urbanismo neoliberal” (2016, p. 10). Na medida em que sua agenda é enquadrada como uma alternativa excludente ao papel das instituições públicas na produção do espaço urbano, sua atuação pode acabar reforçando os regimes neoliberais aos quais esses projetos fazem oposição (2016, p. 12). Segundo o autor, portanto, é necessária a combinação de ações de base e de topo, para que haja uma participação mais assertiva das instituições governamentais, e, assim, seja possível imaginar impactos de maior escala e longo prazo (2016, p. 12).

Teriam as táticas a pretensão de resolver os grandes temas urbanos? Se tivessem, não seriam táticas, mas planejamento. A tática tem como missão visibilizar e problematizar algum aspecto da vida na cidade, representando um primeiro passo, uma pequena contribuição inicial que

vai auxiliar no futuro planejamento. A fase seguinte é a sua (factível) institucionalização, como foi possível verificar, mesmo ainda em pequena escala.

Temporariamente, as ações foram capazes de incentivar o uso mais intenso da Praça Tiradentes, despertando novas intervenções e consolidando seu potencial festivo, que pode ser comprovado quase que semanalmente. Permanentemente, colaboraram de forma indireta na própria transformação da praça (escala local) assim como vêm colaborando para a criação de uma política de ocupação de estacionamentos de rua (escala global) visando privilegiar o cidadão comum. Espera-se que, no novo sítio de atuação, o entorno da Praça São Salvador, possa ocorrer gradualmente o mesmo movimento de substituição de automóveis por áreas para pedestres.

De toda forma, como diria Brenner (2016, p. 18), as experiências táticas podem ser encaradas como ferramentas de capacitação para os usuários do espaço urbano, permitindo-lhes ocupar e apropriar-se dele, transformando-o continuamente e produzindo uma cidade distinta e não programada.

O espaço público é uma conquista democrática que envolve conflitos, riscos e negociação, e aqui está pautada na constante luta pela retomada dos espaços públicos cariocas degradados, uma batalha que é travada pelos cidadãos. O urbanismo “de baixo para cima” está efetivamente influenciando o projeto urbano contemporâneo, e, em um momento em que o tema ganha visibilidade e começa a integrar agendas políticas, é importante não perder de vista sua potência transformadora e trabalhar criativamente na conversão de cada vez mais ações táticas em legados permanentes para a sociedade.

Referências

- AGUIAR, S. 2018. Fotógrafo profissional no Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.stefanoaguiar.com/>. Acesso em: 04/06/2018.
- AUGÉ, M. 1994. *Não-Lugares. Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. 5ª ed., Campinas, Papirus, 110 p.
- BELL, B.; WAKEFORD, K. 2008. *Expanding Architecture. Design as Activism*. 1ª ed., New York, Metropolis Books, 287 p.
- BRENNER, N. 2016. Seria o ‘urbanismo tático’ uma alternativa ao urbanismo neoliberal? *Revista e-metropolis*, 27(ano 7):6-18.
- DUANY, A. 2015. Foreword. In: M. LYDON; A. GARCIA, *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*. 1ª ed., New York, Island Press, p. XI-XII.
- FEIREISS, K.; HAMM, O.G. (eds.). 2015. *Transforming Cities. Urban Interventions in Public Space*. 1ª ed., Berlin, Jovis Verlag, 192 p.
- FERGUSON, F. 2014. *Make Shift City. Renegotiating the Urban Commons*. 1ª ed., Berlin, Jovis Verlag, 255 p.
- GOOGLE STREET VIEW. 2018. Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.google.com/maps/place/Rio+de+Janeiro,+RJ/@-22.9132525,-43.7261813,10z/data=!3m1!4m5!3m4!1s0x9bde559108a05b:0x50dc426c672fd24e!8m2!3d-22.9068467!4d-43.1728965?hl=pt-PT>. Acesso em: 04/06/2018.
- ITDP BRASIL. 2015. Quero uma Parada Carioca! Disponível em: <http://itdpbrasil.org.br/queroumaparadacarioca/>. Acesso em: 22/01/2018.
- LABIT - PROURB. 2018. Laboratório de intervenções temporárias e urbanismo tático. Disponível em: <http://intervencoestemporarias.com.br/>. Acesso em: 04/06/2018.

- LEFEBVRE, H. 1999. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 178 p.
- LIMA, C.H.M. 2015. A cidade em movimento: práticas insurgentes no ambiente urbano. *Óculum Ensaios*, 12(1):39-48. <https://doi.org/10.24220/2318-0919v12n1a2711>
- LYDON, M. 2011. Tactical Urbanism I: Short-term Action for Long-term Change. The Street Plans Collaborative. Disponível em: https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol.1. Acesso em: 15/03/2017.
- LYDON, M.; GARCIA, A. 2015. *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*. 1ª ed., New York, Island Press, 230 p.
- OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. 2015. Estado da motorização individual no Brasil. Relatório.
- OPAVIVARÁ. 2014. Coletivo Opavivará proporciona experiências coletivas em espaços públicos no Rio de Janeiro. *Blog Ninja*. Disponível em: <https://ninja.oximity.com/article/Coletivo-Opavivará-proporciona-experi-1>. Acesso em: 15/03/2017.
- OSWALT, P.; OVERMEYER, K.; MISSELWITZ, P. 2013. *Urban Catalyst. The Power of Temporary Use*. 1ª ed., Berlin, DOM Publishers, 384 p.
- REBAR GROUP. 2009. The Park(ing) Day Manual. Disponível em: https://www.asla.org/uploadedFiles/CMS/Events/Parking_Day_Manual_Consecutive.pdf. Acesso em: 04/06/2018.
- ROMER, P. 2015. Preface. In: M. LYDON; A. GARCIA, *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*. 1ª ed., New York, Island Press, p. XIII.
- SANSÃO FONTES, A. 2012. Intervenções temporárias e marcas permanentes na cidade contemporânea. *Arquiteturarevista*, 8(1):31-48.
- SANSÃO FONTES, A. 2013. *Intervenções temporárias, marcas permanentes. Apropriações, arte e festa na cidade contemporânea*. 1ª ed., Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 398 p.
- SERAPIÃO, F. 2016. Um balanço da produção arquitetônica no Brasil e no exterior em 2015. *Ilustríssima, Folha de São Paulo*. Disponível em: <http://m.folha.uol.com.br/ilustrissima/2016/01/1729907-um-balanco-da-producao-arquitetonica-no-brasil-e-no-exterior-em-2015.shtml?mobile>. Acesso em: 15/08/2016.

Submetido: 17/03/2017

Aceito: 25/01/2018