

# VARANDAS URBANAS DE BELO HORIZONTE: DEMOCRATIZAÇÃO OU PRIVATIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO? (SESSÃO TEMÁTICA)

**Patrícia Campos Araujo Ramalho**  
CEFET-MG | patricia.camposramalho@gmail.com

**Luciano dos Santos Diniz**  
CEFET-MG | lucianodiniz@cefetmg.br

---

## Sessão Temática 08: Mobilidade Urbana e direito à cidade

---

**Resumo:** Este estudo discute o papel do espaço público na cidade contemporânea, à luz do conceito de direito à cidade. O objetivo foi analisar as ações da Prefeitura de Belo Horizonte para ampliar o acesso equitativo a esses espaços e melhorar a qualidade de vida comunitária. Focou nos *parklets* como estratégia para democratizar o uso coletivo dos espaços urbanos, incentivando interação social, recreação e práticas cívicas, em contraste com o modelo urbano centrado no automóvel e o individualismo predominante. A pesquisa buscou avaliar em que medida os *parklets* promovem o Direito à Cidade, ampliando espaços públicos acessíveis a todos. A abordagem teve caráter descritivo, o estudo utilizou pesquisa bibliográfica e documental para acompanhar e avaliar as políticas municipais relacionadas à implementação dos *parklets* ao longo do tempo, explorando sua capacidade de transformar a dinâmica urbana e fortalecer o uso coletivo em oposição à priorização de interesses individuais.

**Palavras-chave:** Direito à cidade; Espaço público; *Parklet*; Cidadania; Belo Horizonte.

## PARKLETS OF BELO HORIZONTE: DEMOCRATIZATION OR PRIVATIZATION OF PUBLIC SPACE?

**Abstract:** *This study discusses the role of public space in the contemporary city, in light of the concept of right to the city. The objective was to analyze the actions of Belo Horizonte City Hall to expand equitable access to these spaces and improve the quality of community life. It focused on parklets as a strategy to democratize the collective use of urban spaces, encouraging social interaction, recreation and civic practices, in contrast to the automobile-centric urban model and predominant individualism. The research sought to assess the extent to which parklets promote the Right to the City, expanding public spaces accessible to all. The approach was descriptive in nature, the study used bibliographic and documentary research to monitor and evaluate municipal policies related to the implementation of parklets over time, exploring their capacity to transform urban dynamics and strengthen collective use as opposed to the prioritization of individual interests.*

**Keywords:** *Right to the city; Public space; Parklet; Citizenship; Belo Horizonte.*

---

## PARKLETS EN BELO HORIZONTE: ¿DEMOCRATIZACIÓN O PRIVATIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO?

**Resumen:** *Este estudio discute el papel del espacio público en la ciudad contemporánea, a la luz del concepto de derecho a la ciudad, analizando las acciones de la Ciudad de Belo Horizonte para ampliar el acceso equitativo a estos espacios y mejorar la calidad de vida comunitaria. Se centró en los parklets como estrategia para democratizar el uso colectivo de los espacios urbanos, fomentando la interacción social, la recreación y las prácticas cívicas, en contraste con el modelo urbano autocéntrico y el individualismo predominante. La investigación evaluó en qué medida los parklets promueven el Derecho a la Ciudad, ampliando los espacios públicos accesibles a todos. Con un enfoque descriptivo, el estudio utilizó investigación bibliográfica y documental para evaluar las políticas municipales relacionadas con la implementación de parklets a lo largo del tiempo, explorando su capacidad para transformar las dinámicas urbanas y fortalecer el uso colectivo frente a los intereses individuales.*

**Palabras clave:** *Derecho a la ciudad; Espacio público; Parklet; Ciudadanía; Belo Horizonte.*

## INTRODUÇÃO

A partir da edição de normas gerais de urbanismo, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CR/88) reconheceu o direito à cidade como um direito humano, consolidando-se como marco regulatório para o cumprimento das funções sociais da cidade (habitação, trabalho, recreação e circulação humana) e da propriedade (Sampaio, 2004). O art. 182 da CR/88 atribui ao município, como o ente federativo responsável pela promoção da política urbana, o encargo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, e garantir o bem-estar de seus habitantes (Carvalho; Rossbach, 2010; Meirelles, 2023).

A concepção de cidade como lugar de passagem, em vez de local de convivência, está associada a um fenômeno urbano em que os espaços são utilizados principalmente para trânsito e movimentação, sem promover interação social significativa ou a formação de comunidades. Esse conceito pode ser compreendido à luz de várias teorias urbanísticas e sociológicas, e está associado a diversos fatores contemporâneos, como por exemplo o acelerado processo de urbanização, o planejamento urbano centrado no automóvel e a falta de espaços públicos de qualidade (Gehl, 2010).

Esse desordenado processo de urbanização das cidades brasileiras, associado à histórica dificuldade de incorporar a ideia de mobilidade ao planejamento urbano, é relevante fator da crise de qualidade cidadina, contribuindo fortemente para a geração dos cenários atuais onde se constata cidades insustentáveis do ponto de vista ambiental e econômico. Ressalta-se, nesse aspecto, a preocupação do gestor público em adequar o espaço citadino aos veículos automotores, especialmente ao carro, fazendo com que os investimentos em espaços de lazer, como a criação de parques e praças, sejam postos em segundo plano. Com isso, a circulação de pessoas e a sociabilidade entre elas no ambiente urbano não é valorizado, eis que a circulação automotiva retira os investimentos que deveriam ser alocados nos transportes públicos e nos espaços de uso coletivo (Arantes; Vainer; Maricato, 2002).

Contudo, a busca pela existência de espaços coletivos que sejam espaços de urbanidade nas cidades contemporâneas parece ter se tornado uma tendência em grande parte das sociedades, a partir do rompimento com o modelo de cidade voltado para a circulação de veículos automotores. A crescente demanda por espaços públicos de fruição coletiva induzem a implementação de intervenções urbanísticas que visam a melhora qualitativa dos espaços existentes, com a adoção, dentre outras medidas, de novos mobiliários urbanos destinados à democratização dos espaços públicos. Trata-se de reverter o antigo modelo de mobilidade, integrando-o aos instrumentos de gestão urbanística, subordinando-se aos princípios da sustentabilidade ambiental e voltando-se decisivamente para a inclusão social (Milaré, 2020).

Nesse aspecto, intervenções urbanísticas pontuais e de baixo custo, feitas pelos membros da sociedade, podem melhorar a qualidade dos espaços públicos e propiciar a integração entre os cidadãos, como, por exemplo, a instalação de *parklets* (também denominados como “varandas urbanas”). Os *parklets* podem ser definidos como mobiliários urbanos equipados com elementos de paisagismo (bancos, floreiras, mesas e cadeiras, guarda-sóis, aparelhos

de exercícios físicos ou outros elementos de mobiliário, com função de recreação) que são alocados em frente a estabelecimentos comerciais, em áreas anteriormente destinadas ao estacionamento de um ou mais veículos automotores, e funcionam como uma extensão da calçada, com o intuito de gerar um espaço público de convivência e lazer. Tais mobiliários urbanos repaginam a função de vagas de estacionamento de ruas e avenidas e abrem passagem para uma nova forma de apropriação coletiva desses espaços.

Os primeiros *parklets* formais públicos do mundo foram concebidos e instalados na Cidade de São Francisco (CA) em 2005. No Brasil, a cidade de São Paulo foi a primeira a implementar o conceito de *parklet*, em meados de 2013, com instalação nos bairros da Vila Buarque e Itaim Bibi (Prefeitura De Belo Horizonte; 2016). Em Belo Horizonte, as regras e condições para a implantação desse tipo de mobiliário urbano no município foram regulamentadas pelo Decreto Municipal nº 15.895/2015, posteriormente alterado pelo Decreto Municipal nº 18.012/2022, que especifica os critérios para a localização do projeto e o roteiro para o licenciamento.

Nesta linha, esta pesquisa visa analisar em que medida os *parklets* instalados no município de Belo Horizonte contribuem para a promoção do Direito à Cidade, ampliando a oferta de espaço público acessível a todos os cidadãos, como estratégia de estímulo à consecução de cidades sustentáveis, corroborando os parâmetros mundiais de sustentabilidade preconizados sobretudo pelos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) lançados pela Organização das Nações Unidas (ONU, s,d).

Para tanto, este estudo de caso adotou pesquisa de natureza descritiva, no qual buscou-se identificar, através das novas práticas de gestão do espaço urbano promovidas pelo Poder Público Municipal de Belo Horizonte acerca da regulamentação dos *parklets*, as funções sociais da cidade e suas perspectivas na organização do espaço urbano a partir da priorização do espaço coletivo em detrimento da organização voltada para a circulação de veículos automotores, por meio dos seguintes procedimentos: pesquisa bibliográfica e pesquisa documental.

A utilização da abordagem qualitativa proporcionou a obtenção de dados complementares sobre o tema, promovendo a contribuição para a literatura sobre cidades inteligentes, tecnológicas, inovativas, empreendedoras e sustentáveis, pois demonstra como iniciativas pontuais e de baixo custo adotadas pelo Poder Público podem auxiliar na concretização de cidades socialmente inclusivas e sustentáveis.

## DIREITO À CIDADE

A cidade, sob uma perspectiva sociológica, é vista como um espaço de interações sociais e culturais, viabilizadas pela proximidade física entre as pessoas. Isso porque, de acordo com Garcias e Bernardi (2008), "a cidade é gente", ou seja, a cidade é, acima de tudo, um espaço social, um ambiente compartilhado de vivência humana, com suas necessidades diárias, sonhos e projetos de vida.

Nesse contexto, o direito à cidade se configura como direito humano, influenciado por Lefebvre (2001), que associou o direito dos cidadãos à participação ativa na criação e transformação de seus espaços urbanos – participar, usar e transformar a cidade de acordo com suas necessidades e interesses coletivos através da interação social, cultural e participação política.

Para Lefebvre, “o direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou retorno às cidades tradicionais, mas sim como um direito à vida urbana, transformada, renovada” (Lefebvre, 2001, p. 35, tradução nossa<sup>1</sup>), onde o espaço urbano se torna um lugar de encontro e de valorização do uso.

Assim, o pleno conhecimento das questões urbanas é essencial para a construção de cidades mais justas e inclusivas, onde a participação cidadã efetiva possa influenciar diretamente as políticas públicas. Harvey (2012) também enfatiza a importância do direito à cidade como uma ferramenta para unificar as lutas sociais e promover a democratização do espaço urbano, visto que somente por meio da participação ativa e da organização coletiva as populações marginalizadas poderão reivindicar o controle sobre o processo de urbanização e instituir cidades que atendam às suas necessidades e aspirações.

Nesse sentido, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CR/88), incorporou o direito à cidade ao ordenamento jurídico brasileiro, baseado nos princípios fundamentais da cidadania<sup>2</sup> e da dignidade da pessoa humana<sup>3</sup> (art. 1º, II e III), bem como na promoção da inclusão, sustentabilidade e justiça social, asseguradas pelos direitos sociais<sup>4</sup> (art. 6º).

Com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir do bem-estar de seus habitantes, a CR/88, estabelece as diretrizes gerais da política urbana, impondo ao Poder Executivo Municipal a sua execução, através dos arts. 182 e 183 (Capítulo II, CR/88), regulamentados pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001). Essa legislação regula o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, assim como do equilíbrio ambiental, instituindo importantes instrumentos de planejamento e gestão urbana, como o Plano Diretor, o Zoneamento Urbano e Ambiental e a gestão orçamentária participativa, entre outros. Em outras palavras, o direito à cidade manifesta-se no uso socialmente justo do espaço urbano, possibilitando que os cidadãos se apropriem do território citadino, democratizando seus espaços de poder, de reprodução e de cultura a partir de parâmetros de justiça social e do desenvolvimento ambientalmente sustentável.

Contudo, apesar das garantias de direitos sociais e da participação ativa dos cidadãos na gestão urbana, consagradas na CR/88, a implementação efetiva desses princípios ainda enfrenta desafios, especialmente devido à complexidade das questões urbanas. Lefebvre (2001) destaca que o desconhecimento pleno das questões urbanas e a falta de reconhecimento político de sua importância interferem diretamente nas políticas públicas e no planejamento estratégico, resultando em um planejamento urbano que frequentemente

não atende às necessidades reais da população, perpetuando desigualdades e exclusão social.

## MOBILIDADE URBANA

Sob a ótica do direito à cidade, a mobilidade urbana assume um significado que vai além da simples questão de deslocamento. No contexto do empreendedorismo e empresariamento urbano, a mobilidade está intrinsecamente ligada às dinâmicas de valorização imobiliária, especulação e a transformação das cidades em mercadorias.

Harvey (2012) relaciona a mobilidade urbana ao direito à cidade ao destacar que a transformação urbana, impulsionada pelo empresariamento e empreendedorismo, frequentemente resulta em “desposseções e contendas”. Isso ocorre porque o direito à cidade envolve um poder coletivo de moldar o processo de urbanização, um poder que é frequentemente confrontado pelos interesses de empreendedores, sustentados por finanças e capital corporativo. Assim, a mobilidade urbana e o direito à cidade são entendidos como aspectos interligados, que dependem da resistência à mercantilização e à pacificação dos espaços urbanos.

Harvey (2012), em suas análises sobre a produção do espaço urbano, sublinha que o empresariamento urbano é uma forma de gestão das cidades como se fossem empresas, onde o objetivo principal é atrair investimentos e maximizar o valor do solo urbano. Essa abordagem empresarial muitas vezes subordina as necessidades dos cidadãos à busca pelo lucro, resultando em políticas de mobilidade que privilegiam o transporte individual motorizado, favorecendo as áreas mais valorizadas. Consequentemente, isso agrava a desigualdade no acesso à cidade, especialmente para as populações mais vulneráveis que dependem do transporte público.

Da mesma forma, Smith (2006), com seu conceito de “gentrificação por revanchismo”, explica como a mobilidade urbana pode ser utilizada como uma ferramenta de exclusão. A requalificação de áreas centrais e a melhoria das infraestruturas de transporte em determinadas regiões frequentemente conduzem à valorização imobiliária e à expulsão das populações de baixa renda, que são forçadas a se deslocar para áreas periféricas. Esse processo revela como o empresariamento urbano molda a mobilidade de acordo com os interesses de grupos econômicos, transformando a cidade em um espaço cada vez mais segregado, conforme destaca Smith como o “modus operandi das políticas públicas”, instituído pela “lógica de mercado” em detrimento dos “financiamentos dos serviços sociais”. (Smith, 2006, p.79).

Nesse cenário, o empreendedorismo urbano se manifesta através de iniciativas que, em nome da inovação e do progresso, promovem projetos de mobilidade que nem sempre atendem às necessidades da maioria. Essas iniciativas podem priorizar projetos de mobilidade voltados para uma elite, como ciclovias em áreas nobres e serviços de transporte

de alta tecnologia, enquanto as demandas das populações periféricas por transporte público acessível e de qualidade são negligenciadas.

Portanto, a mobilidade urbana se torna um campo de disputa entre diferentes visões de cidade. Enquanto o empresariamento urbano vê na mobilidade uma oportunidade para impulsionar o desenvolvimento econômico e aumentar a lucratividade do espaço urbano, a perspectiva do direito à cidade exige um sistema de mobilidade inclusivo, capaz de garantir a todos os cidadãos acesso equitativo aos serviços, oportunidades e espaços urbanos.

Assim, para que o direito à cidade seja efetivamente concretizado, é essencial que o planejamento da mobilidade urbana seja orientado por princípios de justiça social e sustentabilidade. A luta por uma mobilidade democrática, justa e inclusiva reflete a necessidade de repensar a forma como as cidades são planejadas e geridas, assegurando que as decisões sobre o uso do espaço urbano sirvam aos interesses de toda a população, e não apenas aos de uma minoria privilegiada.

## PLANEJAMENTO URBANO

O planejamento urbano deve ser visto como uma prática que vai além do simples desenho das cidades, incorporando uma visão crítica que reconheça as complexidades das questões urbanas. Ele deve trabalhar para criar espaços inclusivos, democráticos e justos, onde todos os cidadãos possam exercer plenamente seu direito à cidade, conceito central nas discussões contemporâneas sobre urbanização.

Conforme apontado por Nelson e Braga Júnior (2012), a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CR/88) trouxe uma nova perspectiva para o planejamento urbano no Brasil, consolidando a cidadania política e promovendo a participação direta da sociedade nas decisões governamentais. A CR/88 busca garantir direitos e dismantelar privilégios, visando a construção de uma sociedade livre, justa e solidária. Ela modernizou a administração pública e abriu novos espaços para a participação democrática no desenvolvimento urbano.

Entretanto, historicamente, o planejamento urbano frequentemente privilegiou interesses econômicos e de desenvolvimento, priorizando a expansão e modernização das cidades em detrimento das necessidades das populações mais vulneráveis. Harvey (2012) ressalta que esse modelo de planejamento, centrado no crescimento econômico, contribuiu para a segregação espacial, exclusão social e desigualdade no acesso a serviços e oportunidades urbanas. Portanto, é fundamental adotar uma abordagem crítica no planejamento urbano, que leve em consideração os aspectos sociais, culturais e ambientais das cidades.

Adotar essa visão crítica no planejamento urbano significa questionar e reavaliar os processos de urbanização, especialmente aqueles que perpetuam a marginalização e o deslocamento forçado de populações de baixa renda. Nesse contexto, o direito à cidade, conforme proposto por Lefebvre e Harvey, oferece uma base teórica sólida para um planejamento urbano mais inclusivo e participativo. Esse direito envolve a participação ativa dos cidadãos na criação e

transformação dos espaços urbanos, garantindo que suas necessidades e aspirações sejam consideradas no desenvolvimento das cidades.

Para que essa visão se concretize, o planejamento urbano deve ser guiado por princípios de justiça social, sustentabilidade e democracia. Isso inclui a implementação de políticas públicas que promovam o acesso equitativo a serviços urbanos como transporte, habitação e infraestrutura, além da proteção e valorização dos espaços públicos como locais de convivência e encontro. Além disso, é essencial promover a participação cidadã no processo de planejamento, assegurando que as vozes das comunidades mais afetadas pelas decisões urbanas sejam ouvidas e respeitadas.

Assim, Nelson e Braga Júnior (2012) destacam que o planejamento urbano deve ultrapassar uma abordagem operacional linear e ser concebido como um projeto dialético de vida social e política, respeitando a cultura e o modo de vida das comunidades. Eles sublinham a importância de um planejamento público que mobilize recursos sociais e possibilite a reconstrução de estruturas, rompendo com os ciclos viciosos econômicos. Isso porque o planejamento urbano crítico não apenas molda o ambiente físico das cidades, mas também promove uma visão de urbanização que prioriza o bem-estar coletivo e a justiça social. Ao adotar essa abordagem, as cidades podem se transformar em espaços mais justos, inclusivos e democráticos, onde todos os cidadãos têm a oportunidade de exercer plenamente seu direito à cidade.

## URBANIDADE E O ESPAÇO COLETIVO

Sob a ótica da transformação dos espaços públicos em locais mais inclusivos e democráticos, é crucial colocar a urbanidade no centro do debate. No senso comum, a urbanidade é compreendida como um conjunto de costumes e comportamentos que expressam respeito entre as pessoas, representando “civildade, cortesia e afabilidade” (Silveira Bueno, 2007). Para Krafta (2010), a urbanidade é uma noção que varia de acordo com juízos de valor, assumindo diferentes formas no espaço e no tempo.

Nessa perspectiva, a urbanidade, enquanto qualidade de interação social proporcionada pelo espaço urbano, depende da cidade para promover essas interações. A cidade, portanto, pode ser interpretada como uma “equação geral da urbanidade” (Krafta, 2010, p.18), ou seja, resultado da interação humana que ocorre ao longo do tempo. As múltiplas formas de existência no ambiente urbano, transformam a cidade em um organismo vivo, dinâmico e em constante evolução, ao invés de um espaço estático. O espaço urbano evolui e se adapta às transformações sociais e às novas necessidades e desejos ao longo do tempo, influenciando as mudanças no uso do solo, a composição demográfica e a infraestrutura disponibilizada.

Netto (2013) reforça essa ideia ao destacar que a experiência do mundo e do outro é “profundamente medida pela cidade - como uma estrutura do sensorial, como emaranhados da ação e interação ancorados sob a forma de lugares e espacialidades” (Netto, 2013, p. 235). Ele explora a urbanidade como um processo contínuo de transformação urbana, utilizando o

conceito de “devir” como experiência do modo de vida urbana. Isso porque o “devir” entendido como “tornar-se” (Silveira Bueno, 2007, p.255) descreve, no contexto urbano, as mudanças físicas e sociais das cidades, a partir dos processos de mudança contínua e processos de transformação gerados a partir da interação social. Em suma, a urbanidade como efeito do espaço.

De acordo com Lima (2022), o espaço coletivo é caracterizado como um espaço de convivência e de manifestação artística e arquitetônica, essencial para o desenvolvimento da vida urbana. Lima (2022) distingue entre “espaço público” e “espaço coletivo”, conforme a definição de Cerasi, Solà-Morales, Betsky, Barré e Meyer:

a expressão "espaço coletivo" faz referência à forma de uso do espaço, enquanto "espaço público" corresponde, dentro do direito urbanístico, ao espaço de propriedade pública, não estando definido seu uso. Constatou-se assim que estes dependem menos da titularidade da propriedade (pública ou privada) e mais da intensidade, permeabilidade e das possibilidades de intercâmbio social que são capazes de criar. (Lima, 2022, p.8).

Dessa forma, um espaço público que não promove interação social pode não ser verdadeiramente um espaço coletivo, enquanto um espaço privado que incentiva o uso comum e a interação social pode se tornar um espaço coletivo.

Finalmente, a urbanidade como “tornar-se” urbano nos possibilita refletir sobre a complexidade e dinâmica das cidades. A criação dos espaços urbanos, em especial dos espaços coletivos, exige uma abordagem ampla e interdisciplinar convergente, envolvendo a filosofia, sociologia, planejamento urbano, políticas públicas e intervenções urbanas responsáveis. Isso não se trata apenas da produção da cidade com espaços de habitação, mas também de constante inovação e transformação social, ou seja, de alcançar uma urbanidade plena.

## INTERVENÇÃO URBANA

A busca pela “urbanidade plena” por meio da intervenção urbana envolve um conjunto de ações planejadas, com o objetivo central de promover a modificação, melhoria ou transformação de áreas urbanas, numa abrangência que pode variar de pequenos projetos comunitários a grandes obras de infraestrutura.

Oliveira e Quaresma (2022) definem a intervenção urbana como “uma ação humana de intervir no espaço geográfico estritamente urbano”, exemplificada por ações de interação social como manifestações artísticas e culturais, projetos de combate à violência e movimentos sociais e, sob o aspecto do urbanismo e arquitetura, como “transformação, produção e reprodução do espaço urbano construído”. (Oliveira; Quaresma, 2022, p.3).

Essas intervenções não se limitam a grandes projetos conduzidos pelo poder público ou pelo setor privado, mas buscam envolver a comunidade, fomentando a apropriação do espaço coletivo, com vistas à melhoria da qualidade de vida dos cidadãos e à promoção do uso do

espaço público, para estímulo da interação social e cultural e, por consequência, o desenvolvimento sustentável das áreas urbanas.

A mobilidade urbana é central nesse contexto, pois garante o acesso ao espaço público e a possibilidade de deslocamento inclusivo. Intervenções urbanas relacionadas à mobilidade, como ciclovias, faixa de ônibus e zonas de pedestres, precisam considerar as necessidades dos grupos vulneráveis, como idosos, pessoas com deficiência e moradores de periferias, assegurando que o desenvolvimento urbano não perpetue a exclusão socioespacial.

Dentre as intervenções urbanas mais comuns estão aquelas que visam:

- Reabilitação de áreas urbanas, a exemplo das obras de construção de via segregada para ônibus na cidade do Rio de Janeiro a partir de 2009, com vistas à promoção da circulação e preparação da cidade para os Jogos Olímpicos de 2019 (Magalhães, 2019);
- Revitalização urbana, através da implementação de projetos e programas de adoção de espaços públicos, com vistas ao incentivo do engajamento comunitário e a melhoria da manutenção e da utilização desses espaços, a exemplo dos programas: Adote uma Praça (Prefeitura de São Paulo, 2024), Adote o Verde (Prefeitura de Belo Horizonte, 2024), Adoção de Logradouros Públicos (Prefeitura de Curitiba, 2024), Verde Perto (Prefeitura de Salvador, 2024), etc;
- Regeneração urbana, a exemplo dos incentivos fiscais, para redução da poluição e incentivo ao plantio de árvores, como por exemplo o "IPTU Verde", presente em diversas cidades brasileiras;
- Arte Urbana e Graffiti, através de intervenções artísticas, a exemplo de esculturas e instalações, murais, pinturas em fachadas, como promoção da expressão cultural, estudadas por diversos autores, dentre eles Schenkel et al (2022) e Costa (2018).

Apesar de seu impacto positivo, é crucial que as intervenções urbanas sejam realizadas com base num planejamento inclusivo e participativo. Quando mal planejadas, podem gerar efeitos negativos, que desarticulam o engajamento e não suprem os princípios de sustentabilidade, inclusão social e participação cidadã. Isso porque as políticas urbanas, quando pautadas apenas pela lógica neoliberal de empresariamento urbano (Harvey, 1996 apud Bassani E Nobre, 2015), transformam o espaço público em mercadoria, deixando de cumprir sua função social, destacado, também, pelos autores Bassani e Nobre (2015):

[...] a intervenção urbana passa a ser pensada na escala do projeto urbano, por vezes desconsiderando a sua relação com o todo, para atender ao objetivo específico do desenvolvimento econômico, apoiado no aproveitamento de uma pretensa infraestrutura ociosa ou recuperação urbano-ambiental. (Bassani E Nobre, 2015, p.5).

Como Machado e Piccinini (2017) observam, o Estado, ao promover a flexibilização das normas urbanísticas e oferecer incentivos ao setor privado, muitas vezes abdica de seu papel

regulador, permitindo que o mercado imobiliário dite o uso do espaço urbano. Essas práticas reforçam a exclusão social e comprometem o direito à cidade:

O Estado, por seu lado, ao invés de garantir a justiça social, estimula a iniciativa privada oferecendo vantagens e regalias que vão desde a oferta de isenções tributárias, terrenos, infraestrutura subsidiadas, suspensão de restrições de uso impostas pelo zoneamento, alterações nos planos diretores e nos perímetros urbanos e a flexibilização de padrões e dispositivos habitacionais e urbanísticos. (Machado; Piccinini, 2017, p.7-8).

Para evitar esses efeitos, as intervenções urbanas devem ser baseadas em critérios de justiça social, garantindo que a mobilidade urbana sustentável, o planejamento inclusivo e a participação popular sejam pilares fundamentais no processo de transformação da cidade. O uso do urbanismo tático como ferramenta de intervenção temporária e experimental pode ajudar a promover um desenvolvimento urbano mais equilibrado e sustentável, criando cidades mais resilientes, saudáveis e inclusivas.

## URBANISMO TÁTICO E O MOBILIÁRIO URBANO

O urbanismo tático surge como resposta à lógica neoliberal predominante nas cidades contemporâneas, na qual os direitos à cidade são frequentemente subordinados à propriedade privada e à acumulação de lucro, conforme apontado por Harvey (2012). No contexto atual, em que as políticas públicas priorizam o mercado imobiliário em detrimento das necessidades sociais, os cidadãos encontram-se frequentemente privados de seu pleno direito à cidade. O urbanismo tático, portanto, emerge como uma ferramenta crucial para a recuperação desse direito, possibilitando que as comunidades se apropriem dos espaços urbanos de forma direta e participativa.

Como observado por Gomes e Melo (2019), o urbanismo tático é uma reação à falência das políticas neoliberais, que não conseguem atender às necessidades básicas como habitação, transporte e espaços públicos adequados. Brenner (2016) define essa prática não como uma técnica única, mas como uma abordagem flexível, capaz de incluir uma ampla gama de intervenções urbanas experimentais, provisórias e de rápida execução, muitas vezes focadas em resolver problemas locais de maneira imediata.

Essas intervenções se destacam por sua capacidade de promover transformações inclusivas e participativas, dando voz à comunidade na formulação e implementação das soluções urbanas. O planejamento urbano inclusivo, nesse caso, garante que as ações sejam orientadas para as reais necessidades dos cidadãos, muitas vezes ignoradas nas políticas tradicionais de planejamento de cima para baixo. Através de iniciativas ágeis e de fácil execução, o urbanismo tático possibilita a reapropriação do espaço público por parte das comunidades locais, estimulando o engajamento cívico e a criação de soluções coletivas que podem ser replicadas e ampliadas.

Apesar de frequentemente associado à mobilização de baixo para cima, o urbanismo tático pode também ser aplicado pelo poder público como uma fase experimental de grandes

projetos. Como observado por Sansão-Fontes et al (2019), embasado por Lydon e Garcia (2015), essas iniciativas permitem testar novas ideias em pequena escala, ajustando-as de acordo com o feedback da comunidade, o que reforça a importância da participação popular no processo de transformação urbana.

Nesse contexto, o mobiliário urbano desempenha um papel fundamental ao proporcionar conforto, segurança e funcionalidade nos espaços públicos. Elementos como luminárias, lixeiras, bancos e bicicletários são instalados de forma simples e de baixo custo, mas com impacto significativo na melhoria da qualidade de vida urbana. A lógica do urbanismo tático também se aplica aqui, pois permite que esses elementos sejam construídos ou adaptados de maneira participativa, muitas vezes pela própria comunidade, como evidenciado por Gomes e Colchete Filho (2022).

O conceito de mobiliário urbano acessível e adaptável, promovido por iniciativas comunitárias, fortalece o “senso de pertencimento” e de responsabilidade coletiva em relação ao ambiente urbano. Além de democratizar o design urbano, essas ações tornam a cidade mais inclusiva, permitindo que todos os cidadãos, independentemente de sua condição social, possam usufruir plenamente dos benefícios do espaço público. (Gomes e Colchete Filho, 2022).

Em suma, o urbanismo tático, quando orientado por critérios de justiça social, planejamento inclusivo e participação popular, transforma o ambiente urbano em um espaço verdadeiramente democrático e acessível. Essas intervenções rápidas e de baixo custo, combinadas com a instalação de mobiliário urbano funcional e adaptável, têm o potencial de gerar mudanças profundas e duradouras nas cidades, garantindo o direito à cidade para todos.

## PARKLETS

Os *parklets*, como uma manifestação do urbanismo tático, são intervenções urbanas temporárias que transformam vagas de estacionamento em pequenos espaços de convivência. Essas áreas, voltadas para pedestres, oferecem locais de lazer e descanso, criando uma nova dinâmica no uso do espaço urbano, que anteriormente era dedicado exclusivamente aos carros. Ao colocar em evidência o pedestre, os *parklets* propõem uma reflexão sobre a distribuição do espaço público e a necessidade de reequilibrá-lo, favorecendo o bem-estar coletivo e a mobilidade sustentável.

Instituídos em 2005, em São Francisco (CA), por iniciativa do estúdio de arte e *design* Rebar, os *parklets* se consolidaram como uma demanda social ao destacar o impacto negativo do domínio dos automóveis nos espaços públicos (Sant, 2022, Júnior, Carasek e Mascaro, 2020). A primeira intervenção temporária consistiu em transformar uma vaga de estacionamento em um miniparque com grama, banco e uma pequena árvore. Esse gesto simbólico deu origem ao evento anual Park(ing) Day, que popularizou os *parklets* em diversos países ao redor do mundo, incluindo Estados Unidos, Canadá, México, Reino Unido e Brasil.

No Brasil, cidades como São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Curitiba e Porto Alegre têm adotado os *parklets* como parte de suas políticas de planejamento urbano, integrando-os em estratégias de revitalização e mobilidade urbana sustentável. A cidade de São Paulo, pioneira na regulamentação dos *parklets* em 2014, estabeleceu a presença desses espaços em áreas públicas, utilizando mobiliários simples, como mesas, bancos e vegetação, financiados por meio de parcerias público-privadas, financiamento privado ou participação comunitária.

Além de promover a convivência social, os *parklets* também impulsionam o empreendedorismo urbano, ao atrair pedestres para áreas comerciais, beneficiando o comércio local e criando espaços vibrantes e funcionais a partir de áreas subutilizadas. No entanto, como aponta Sartori (2021), em São Paulo, a predominância da participação privada na implementação dos *parklets* reflete o crescente processo de mercantilização dos espaços públicos, onde o setor comercial assume o papel principal na instalação dessas intervenções.

Essa relação entre os *parklets* e o empresariamento urbano levanta questionamentos sobre o impacto dessas intervenções no direito à cidade. Albuquerque e Dos Santos Dias (2019) criticam a falta de potencial teórico dos *parklets* para democratizar e promover a sustentabilidade dos espaços públicos. Segundo os autores, a apropriação privada seletiva dos *parklets* por financiadores, que muitas vezes priorizam vantagens comerciais sobre o bem-estar coletivo, coloca em risco a verdadeira essência do direito à cidade, especialmente em contextos em que o controle e a regulamentação pública são deficientes.

Nesse sentido, é essencial que os *parklets* sejam integrados em uma estratégia urbana que valorize justiça social e preservação do espaço público, equilibrando os interesses comerciais com políticas inclusivas. Para que essas intervenções realmente contribuam para o direito à cidade é necessário garantir que o uso e ocupação do solo urbano sejam geridos com transparência e controle, assegurando que o espaço público permaneça acessível a todos os cidadãos.

Portanto, à luz do Estatuto da Cidade, é fundamental refletir sobre o papel dos *parklets* no contexto do empreendedorismo urbano e da mercantilização do espaço público. O caso de Belo Horizonte, por exemplo, demanda uma análise cuidadosa para avaliar em que medida os *parklets* podem contribuir para ampliar o acesso democrático aos espaços públicos e promover uma cidade mais inclusiva e acessível a todos os seus habitantes.

## **VARANDAS URBANAS NO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE**

A cidade de Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, situada na região Sudeste do Brasil (Figuras 1 e 2), possui uma área de 331,4 km<sup>2</sup> e uma população de 2,3 milhões de habitantes (CENSO, 2022). Em 2015, a cidade incorporou à sua legislação urbana iniciativas voltadas à democratização do espaço público e à promoção do direito à cidade, como a implementação dos *parklets*, parte da política de desenvolvimento urbano.

Figura 1: Mapa ilustrativo da Localização de Belo Horizonte



Fonte: elaborada pelos autores.

Figura 2: Imagem fotográfica de Belo Horizonte



Fonte: Imagem de Andre Luiz Cunha por Pixabay

Com o objetivo de fomentar a participação cidadã na criação e transformação dos espaços urbanos, ampliando o uso público de áreas antes destinadas a veículos, a cidade propôs novos usos para esses espaços, como áreas de convivência, descanso e promoção da mobilidade ativa. Nesse contexto, foi instituído o Decreto nº 15.895/2015, que estabeleceu diretrizes para a instalação de *parklets*, especificando as condições, responsabilidades e procedimentos para sua autorização e manutenção. Os *parklets* foram classificados em dois tipos: (i) operacionais, exclusivos para serviços de alimentação com consumo no local, e (ii) licenciados, conforme o art. 48-A da Lei nº 8.616/2003, que os define como:

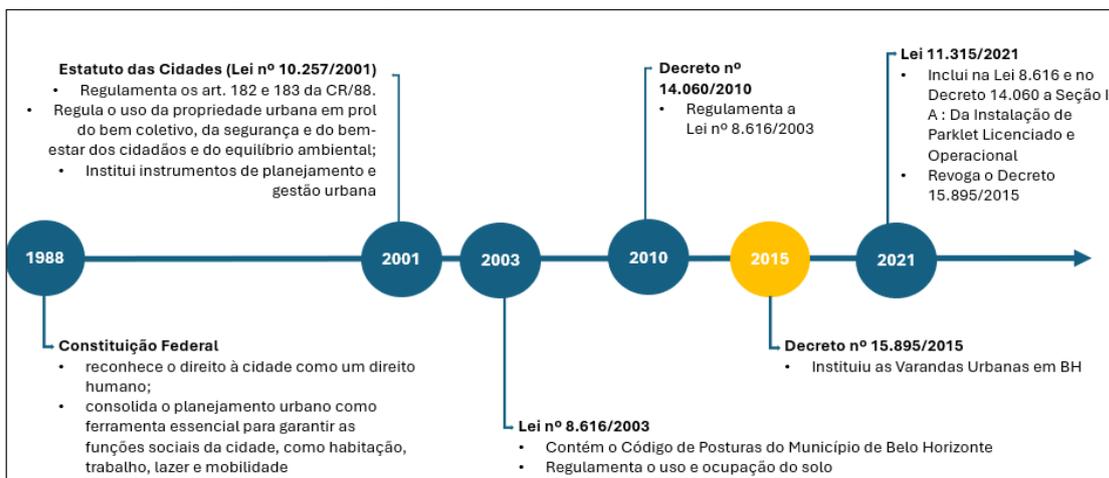
mobiliário urbano de caráter temporário, instalado na faixa de estacionamento, de forma a expandir o passeio público, com o objetivo de ampliar a oferta de espaços públicos de fruição, providos de estrutura que visem ao incremento do conforto e da convivência dos cidadãos, destinados à recreação, ao descanso, ao convívio, à permanência de pessoas e a manifestações culturais. (art. 48-A, da Lei 8.616/2003).

As condições para a instalação incluem o uso público, a adequação às condições de tráfego e o distanciamento de esquinas, garantindo também a drenagem apropriada. A autorização para a instalação pode ser solicitada por pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, mediante análise da Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano, com parecer da Comissão de Mobiliário Urbano no caso de *parklets* licenciados, ou da Gerência de Licenciamentos Complementares de Posturas (GLICP) para os *parklets* operacionais.

Uma vez autorizada, a responsabilidade pela confecção, segurança, instalação, manutenção, remoção do *parklet* e restauração do espaço após sua retirada recai sobre o solicitante, que também arca com todos os custos financeiros envolvidos (Belo Horizonte, 2015).

Em 2021, a Lei nº 11.315 incorporou os *parklets* ao Código de Posturas do Município de Belo Horizonte, Lei nº 8.616/2003, inserindo a Seção II-A no Capítulo III, que trata da instalação de mobiliário urbano. A regulamentação foi consolidada no Decreto nº 18.012/2022, complementando o Decreto nº 14.060/2010. A Figura 3 resume a trajetória temporal da legislação que sustenta a inserção desse tipo de mobiliário urbano na cidade.

Figura 3: Linha do Tempo das bases legais



Fonte: elaborado pelos autores

Dois manuais foram elaborados para orientar a instalação de *parklets* licenciados e operacionais (Quadro 1), destacando as diferenças entre eles, como prazo de validade da autorização, tipos de uso permitidos e horários de permanência do mobiliário nas vias (Quadro 2). Conforme o art. 48-C do Decreto nº 14.060/2010, todo o processo deve ser feito eletronicamente, com a documentação disponível no Portal da Prefeitura de Belo Horizonte.

Quadro 1: Quadro-Resumo sobre a regulamentação de *Parklets* em Belo Horizonte:

<b>Definição</b>	Parklet é um mobiliário urbano de caráter temporário, instalado na faixa de estacionamento, de forma a expandir o passeio público.
<b>Objetivo dos parklets</b>	Ampliar a oferta de espaços públicos de fruição, providos de estruturas que visem ao incremento do conforto e da conveniência dos cidadãos, destinados à recreação, ao descanso, ao convívio, à permanência de pessoas e a manifestações culturais.
<b>Tipos de Parklet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operacional: faixa de estacionamento temporariamente convertida em um espaço público para colocação de mesas e cadeiras. Exclusivo para serviços de alimentação com consumo no local.</li> <li>- Licenciado: versão mais formal e duradoura do parklet operacional, autorizado pela prefeitura com prazo de até três anos, com possibilidade de renovação. São considerados mobiliário urbano e podem incluir vegetação, iluminação e pequenos espaços para eventos culturais.</li> </ul>
<b>Locais possíveis de instalação</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Admitida em via que não apresente tráfego intenso de veículos, mediante o atendimento das seguintes condições: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Distância mínima da esquina de 5,0m (cinco metros), contados a partir do alinhamento dos lotes;</li> <li>- Resguardar as condições de drenagem da via, não interrompendo o escoamento de água em sarjetas e não obstruindo bocas de lobo e poços de visita;</li> <li>- Apresentar proteção ao usuário em todas as faces voltadas para a pista de rolamento, de forma que o acesso ao mobiliário somente possa ser feito a partir do passeio ou da área de circulação de pedestres;</li> <li>- Atender às normas de segurança e acessibilidade.</li> </ul> </li> </ul>

<b>Pessoas elegíveis</b>	Física e Jurídica, de direito público ou privado.
<b>Elementos Obrigatórios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispor de permeabilidade visual;</li> <li>- Sinalização refletiva nas quinas voltadas para a via;</li> <li>- Dispor de balizadores ou solução semelhante para manutenção de distância de segurança de 1,0m (um metro) em relação às vagas de estacionamentos adjacentes;</li> <li>- Ser removível;</li> <li>- Placa informativa relativa ao caráter público.</li> </ul>
<b>Regras para instalação</b>	<p>I – 2,0 m (dois metros) de largura, contados a partir do alinhamento do meio-fio, por 10,0 m (dez metros) de comprimento, nos trechos nos quais as vagas de estacionamento tenham sido implantadas paralelamente ao alinhamento da calçada;</p> <p>II – 4,0 m (quatro metros) de largura por 5,0 m (cinco metros) de comprimento nos trechos nos quais as vagas de estacionamento tenham sido implantadas perpendicularmente ou a 45° (quarenta e cinco graus) em relação ao alinhamento da calçada.</p>
<b>Validade da Autorização</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parklet licenciado: coincidente com o prazo de validade do Alvará de Localização e Funcionamento (ALF) ou no caso de dispensa ou pessoa física de até 05 anos.</li> <li>- Parklet operacional: de 01 ano, podendo ser reavaliada mediante nova solicitação.</li> </ul>
<b>Vedações</b>	Utilização exclusiva pelo seu mantenedor ou outros interessados.
<b>Processo de solicitação da autorização</b>	Para obter uma autorização para implantação de parklet licenciado, o interessado deve formalizar o pedido através Portal de Serviços da Prefeitura de Belo Horizonte, através do link: <a href="https://servicos.pbh.gov.br/servicos+autorizacao-para-implantacao-de-parklet-licenciado-varanda-urbana+5fe3aa62bbfc827e9e20a574">https://servicos.pbh.gov.br/servicos+autorizacao-para-implantacao-de-parklet-licenciado-varanda-urbana+5fe3aa62bbfc827e9e20a574</a>

Fonte: elaborado pelos autores

**Quadro 2: Principais diferenças entre os *Parklets* Licenciados e Operacionais.**

<b>Aspectos Regulamentados</b>	<b><i>Parklets</i> Licenciados</b>	<b><i>Parklets</i> Operacionais</b>
Admissão de uso	Recreação, descanso, convívio, permanência e manifestações culturais	Serviços de alimentação com consumo no local
Estabelecimentos que podem solicitar autorização para instalação	livre	estabelecimentos de serviços de alimentação com consumo no local
Prazo da autorização	Coincidente com o prazo de validade do Alvará de Localização e Funcionamento (ALF) ou no caso de dispensa ou pessoa física de até 05 anos, podendo ser renovada mediante solicitação.	01 (um) ano, podendo ser renovada mediante solicitação.
Horário de permanência na via	Sem restrição de horário e permissão de permanência do mobiliário na via onde foi instalado.	De 7h às 23h em via local De 11h às 23h em via coletora De 18 às 23h em vias arteriais ou de ligação regional. Obrigatoriedade de remoção de todo o mobiliário após horário de funcionamento.

Fonte: elaborado pelos autores

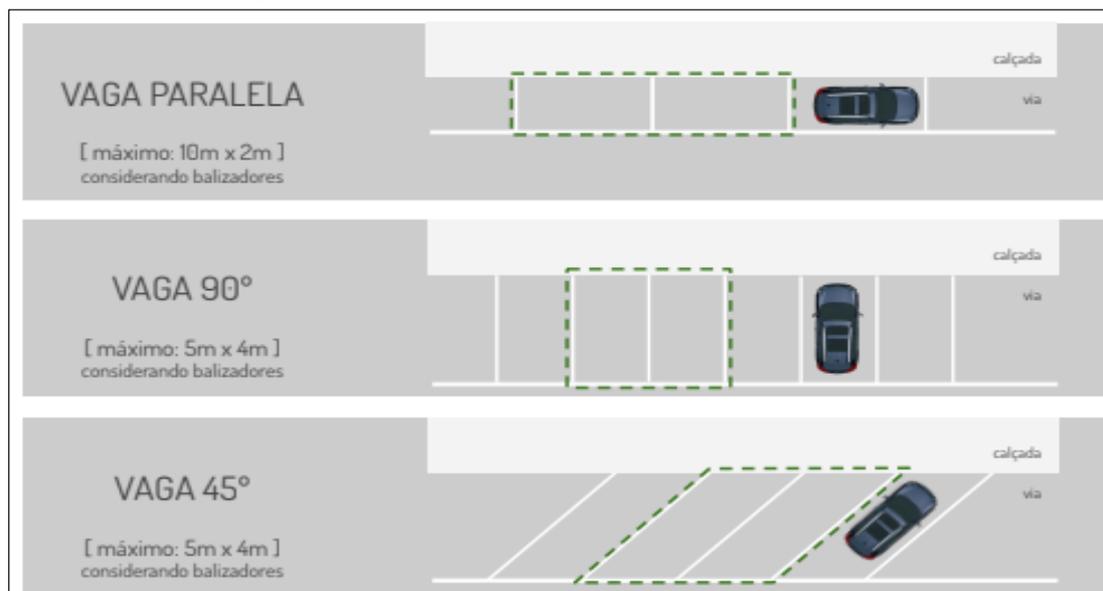
O solicitante receberá uma autorização renovável ao fim do prazo, e, caso decida não manter mais o *parklet*, deverá providenciar sua remoção e restaurar o espaço público original. Uma placa indicando o caráter público do espaço deve ser fixada no local, conforme modelo definido (Figura 4), e as configurações do *parklet* dependem da disposição das vagas de estacionamento, podendo ser paralelo ao passeio, ou em ângulos de 45° ou 90° (Figura 5).

**Figura 4: Modelo e dimensões da placa obrigatória de indicação de espaço público para *parklets* licenciados e operacionais respectivamente.**



Fonte: Manuais disponibilizados no site da Prefeitura de Belo Horizonte, 2024.

**Figura 5: Opções de configuração do *parklet*, de acordo com o tipo de estacionamento do local.**



Fonte: *Parklet* Licenciado. Manual - Comissão de Mobiliário Urbano, 2024

Os manuais disponíveis no Portal da PBH orientam todas as etapas do processo (Figura 6). Caso surjam dúvidas, o solicitante pode entrar em contato com a Comissão de Mobiliário Urbano. Após a autorização e instalação, o mobiliário deve ser mantido em perfeito estado

durante toda a vigência da autorização, e o descumprimento das exigências poderá acarretar penalidades, conforme o art. 318 da Lei nº 8.616/2003

Figura 6: Imagem Ilustrativa dos Manuais disponibilizados e principais características.



Fonte: Elaborado pelos Autores a partir dos Manuais disponibilizados no Portal da PBH

O processo de autorização tem início com o envio online da solicitação e da documentação exigida pelo requerente. Após essa etapa, a administração pública realiza uma análise detalhada. Uma vez aprovado, o requerente recebe a autorização necessária, podendo então proceder com a instalação e a manutenção do *parklet*, conforme ilustrado na Figura 7:

Figura 7: Resumo do processo de autorização dos *Parklets*.



Fonte: elaborado pelos Autores a partir das instruções dos Manuais

## DEMOCRATIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO NO CONTEXTO DAS VARANDAS URBANAS DE BELO HORIZONTE

Para avaliar se a implementação dos *parklets* em Belo Horizonte promove de forma efetiva o acesso equitativo ao espaço urbano e aos seus recursos, com base nos conceitos de "direito à cidade" e "democratização do espaço urbano", conforme discutidos por Lefebvre e Harvey, foram identificados sete aspectos fundamentais relacionados à legislação vigente. Os resultados dessa análise estão apresentados no quadro 3 a seguir:

Quadro 3: Análise da legislação vigente sobre *parklets* em Belo Horizonte.

ASPECTO	ELEMENTOS DE ANÁLISE	LEI 8616/03	DECRETO 14.060/10
PARTICIPAÇÃO CIDADÃ	Inclusão nas decisões	✓	—
	Transparência	✓	—
ACESSO IGUALITÁRIO	Equidade de Acesso ao espaço	✓	✓
	Universalização dos Direitos	✓	✓
DESCENTRALIZAÇÃO DO PODER	Fortalecimento das Comunidades Locais	✓	✓
COMBATE À GENTRIFICAÇÃO E À EXCLUSÃO	Mecanismos de proteção contra a gentrificação	✗	✗
SUSTENTABILIDADE URBANA	Equilíbrio Ambiental	✓	✓
REDISTRIBUIÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO	Reapropriação do Espaço Público	✓	✓
	Combate à privatização do Espaço Público	✓	✓
JUSTIÇA SOCIAL E URBANA	Redução das Desigualdades	✓	✓

✓ Contemplado   
 ✗ Não contemplado   
 — Não se aplica

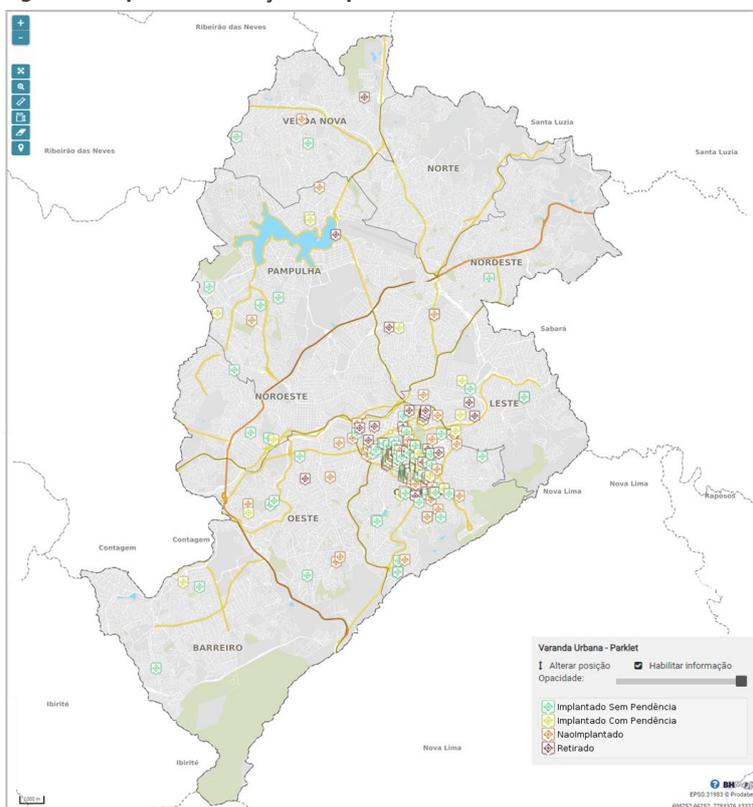
Fonte: os autores

Com exceção da questão do combate à gentrificação, que não é abordada diretamente, a legislação vigente se configura como um instrumento de promoção do direito à cidade e da democratização do espaço público. Ela assegura que os cidadãos possam influenciar ativamente o planejamento urbano, acessar esses espaços de convivência e interação social de forma igualitária, justa e sem discriminação. Além disso, fortalece as identidades locais e a participação ativa das comunidades na gestão de seus territórios, promovendo o uso sustentável dos recursos naturais e o desenvolvimento de áreas verdes, resultando em espaços mais equilibrados e saudáveis, antes reservados predominantemente aos veículos.

Do ponto de vista prático da Lei, de acordo com os dados disponíveis no site BH Map da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), fornecidos pela Comissão de Mobiliário Urbano e pela Gerência de Licenciamentos Complementares de Posturas, o município emitiu, desde a criação da lei em 2015 até o ano de 2024, 195 Termos de Cooperação (autorizações) para a instalação de *parklets* licenciados, abrangendo 8 das 9 regionais da cidade, e possui atualmente 135 autorizações vigentes para *parklets* operacionais.

Como os dados sobre *parklets* operacionais ainda não estão disponíveis para consulta pública e a Gerência responsável está em processo de inclusão dessas informações no sistema, a análise da aplicação prática da legislação considerou apenas os *parklets* licenciados, cuja distribuição espacial, fornecida pelo BH Map, é apresentada na Figura 8 a seguir:

**Figura 8: Mapa da localização dos parklets licenciados autorizados no município de Belo Horizonte.**



Fonte: BH Map

No entanto, com base nas informações obtidas pelo BH Map, em levantamento realizado via Google Maps e em observações de campo (restritas aos bairros Savassi, Prado e Nova Suíça), foi identificada uma discrepância entre os dados oficiais e a situação real dos *parklets* licenciados. A falta de atualização dos dados é evidenciada na Tabela 1.

**Tabela 1: Divergência entre os dados oficiais disponibilizados no BH Map e a situação real dos parklets.**

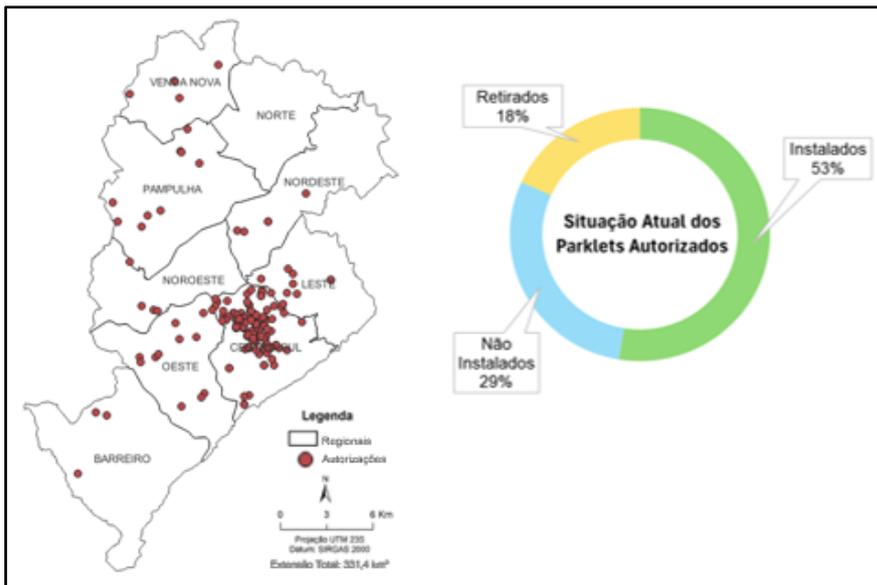
Item	Dados Disponibilizados*	Situação Observada**
Solicitações de Autorização	195	195
Solicitações repetidas	3	3
Termos de Cooperação gerados	192	192
<i>Parklets</i> implantados	94	101
<i>Parklets</i> não implantados	62	56
<i>Parklets</i> retirados	36	35

Notas: (\*) Dados disponibilizados no BHMap. (\*\*) Situação observada através do Google Maps e em observação de campo

Fonte: os autores

Ao analisar os dados da planilha disponível para download no BH Map, juntamente com as imagens do Google Maps e as observações de campo, constatou-se que a Prefeitura de Belo Horizonte emitiu 192 Termos de Cooperação para a instalação de *parklets* licenciados. No entanto, em 2024, apenas 53% dos *parklets* estavam efetivamente instalados, 18% haviam sido instalados, mas posteriormente removidos, e 29% nunca chegaram a ser implantados (Figura 9)

**Figura 9: Distribuição espacial dos Termos de Cooperação gerados e situação atual dos *parklets* licenciados em Belo Horizonte.**

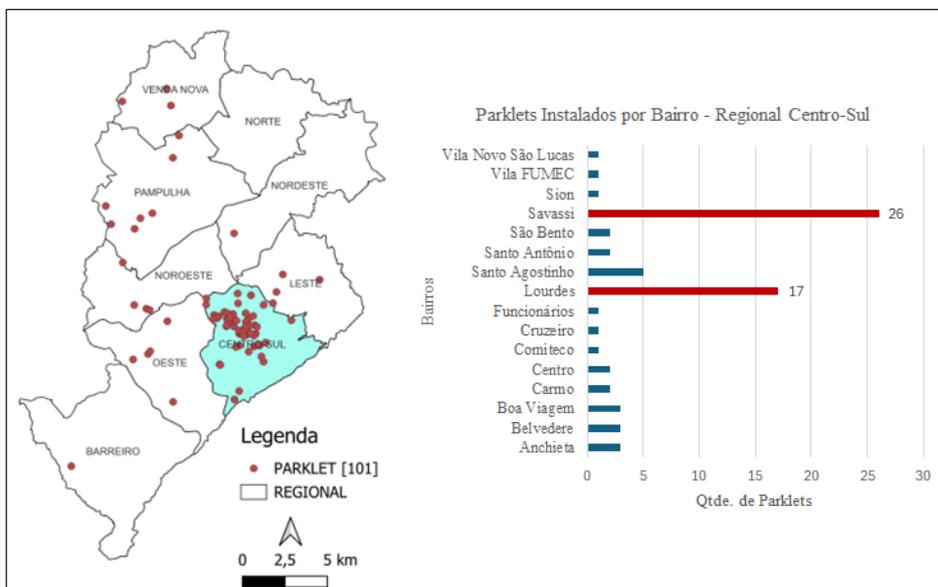


Fonte: elaborado pelos autores

A análise dos solicitantes, juntamente com as imagens do Google Maps, indica que o principal motivo para a não instalação ou remoção dos *parklets* licenciados está relacionado ao fechamento dos estabelecimentos comerciais nos endereços onde as autorizações foram solicitadas.

Dos 101 *parklets* licenciados efetivamente instalados, 70% estão localizados na Regional Centro-Sul, com maior concentração nos bairros Savassi (26 *parklets*) e Lourdes (17 *parklets*). Os 28 *parklets* restantes estão distribuídos por 14 bairros diferentes, conforme demonstrado na figura 10.

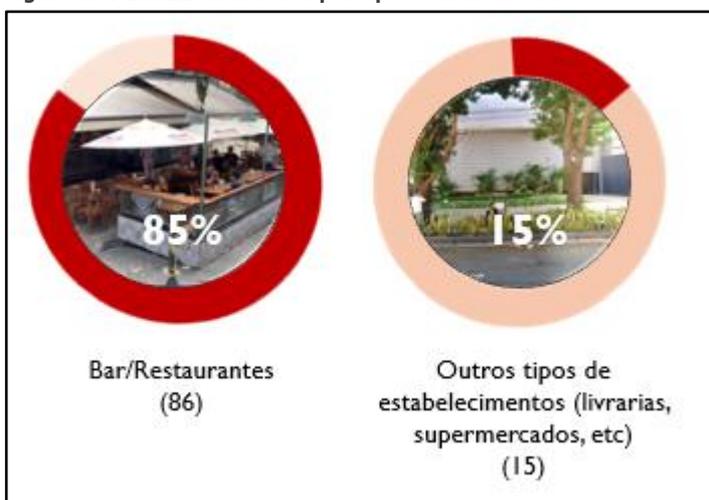
**Figura 10: Distribuição dos *parklets* licenciados instalados (referente a abril/2024) por Regional, com detalhamento da Regional Centro-Sul, por bairro.**



Fonte: elaborado pelos autores

Quanto aos mantenedores, verifica-se que a maioria dos *parklets* está associada ao setor alimentício, principalmente a bares e restaurantes. Os demais estão vinculados a uma variedade de estabelecimentos, como livrarias, supermercados e até uma funerária, conforme ilustrado na Figura 11 a seguir:

**Figura 11: *Parklets* licenciados por tipo de mantenedor.**



Fonte: elaborado pelos autores

O estudo identificou resultados positivos na aplicabilidade da lei, destacando-se a efetiva promoção do direito à cidade, a melhoria da acessibilidade, o uso sustentável dos recursos naturais e o desenvolvimento de áreas verdes. Esses aspectos podem ser observados na Figura 12 a seguir.

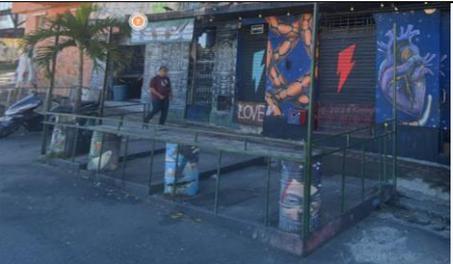
Figura 12: Imagens de *parklets* licenciados instalados no município de Belo Horizonte



Fonte: registro fotográfico feito pelos Autores e imagens extraídas do Google Street View

No entanto, também foram identificados aspectos negativos, como a ausência da placa indicativa de espaço público em alguns dos *parklets* visitados e a má conservação de alguns deles. Essas condições foram verificadas por meio da comparação entre registros fotográficos publicados na página da BH *Parklets* no Facebook, observações em campo e imagens recentes disponibilizadas no Google Street View, conforme demonstrado no quadro 4 a seguir.

Quadro 4: Estado de conservação de alguns *Parklets* de BH

Antes – Ano de Instalação	Depois – situação em 2024
	
	
	

Nota: as imagens foram extraídas do Google Street View referentes ao ano de licenciamento e último registro disponibilizado em 2023/2024.

Fonte: elaborado pelos autores

Outro aspecto negativo identificado foi a presença de cardápios, marcações de mesas e outros utensílios nos *parklets*, conforme ilustrado na figura 13 a seguir.

Figura 13: Exposição de cardápio e outros utensílios do mantenedor no mobiliário do *parklet*



Fonte: *Google Street View* e fotografias registradas pelos Autores

A presença desses utensílios, assim como as informações sobre cardápios e menus, expostas pelos mantenedores nas mesas e no espaço dos *parklets*, pode afastar os cidadãos ou dar a impressão de que o consumo dos itens comercializados no local é condição para permanecer nesses espaços públicos. Tal conduta, por conseguinte, limita a utilização igualitária do espaço por todos os cidadãos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa sobre a implantação dos *parklets* em Belo Horizonte evidencia um cenário de avanços e desafios no que diz respeito à democratização do espaço público e à promoção do "direito à cidade". A legislação vigente, em sua concepção, busca assegurar que o uso desses espaços seja equitativo e inclusivo, promovendo a participação cidadã e o desenvolvimento sustentável. O crescimento do número de *parklets* licenciados ao longo dos anos e a sua distribuição em várias regiões da cidade refletem o sucesso parcial dessas iniciativas.

No entanto, a análise prática revelou discrepâncias importantes entre o que foi autorizado e o que foi efetivamente implementado. Fatores como o fechamento de estabelecimentos comerciais, a ausência de dados abertos sobre os *parklets* operacionais e a falta de atualização dos dados sobre os *parklets* licenciados demonstram que ainda há desafios operacionais a serem superados. Além disso, problemas como a falta de placas indicativas de espaço público e a exposição de utensílios que induzem ao consumo indicam que a democratização plena desses espaços ainda não foi alcançada, especialmente no que se refere ao acesso igualitário e à não discriminação.

O estudo destaca a necessidade de maior controle e fiscalização, além de uma conscientização contínua dos mantenedores, para garantir que os *parklets* cumpram

plenamente sua função social e se consolidem como espaços verdadeiramente públicos e inclusivos, conforme previsto na legislação.

Por fim, este estudo não busca encerrar as análises sobre os *parklets* em Belo Horizonte, mas sim destacar a oportunidade de levantar questões que possam orientar futuras investigações: como a população se apropria dos *parklets* e os percebe? Esses espaços são confortáveis, seguros e promovem interação social? Os *parklets* beneficiam a comunidade, fortalecem a identidade local e garantem acesso igualitário? A população conhece as regras de uso dos *parklets*, e elas são justas? Os *parklets* beneficiam os comerciantes locais e contribuem para a privatização de espaços públicos? Essas questões ajudam a avaliar a eficácia dos *parklets* na democratização do espaço público.

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Maria Claudia Bentes; DOS SANTOS DIAS, Daniella Maria. O direito à cidade nos interstícios do espaço público: *parklets* para que e para quem? **Revista de Direito da Cidade**, v. 11, n. 3, p. 347-375, 2019.

ARANTES, Otilia Beatriz Fiori; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 3. ed., Petrópolis: Vozes, 2002.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2023. <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)> [Consulta: 26 de abril de 2024].

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, DF. 2001. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/Leis\\_2001/l10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/Leis_2001/l10257.htm)> [Consulta: 26 de abril de 2024]

BRENNER, Neil. Seria o “urbanismo tático” uma alternativa ao urbanismo neoliberal? **E-metropolis**, [S. l.], v. 27, p. 6 – 18, 2016.

<[https://www.academia.edu/38204669/Neil\\_Brenner\\_Seria\\_o\\_urbanismo\\_t%C3%A1tico\\_uma\\_alternativa\\_ao\\_urbanismo\\_neoliberal\\_e\\_Metropolis\\_Revista\\_electr%C3%B4nica\\_de\\_estudos\\_urbanos\\_e\\_regionais\\_27\\_7\\_2016\\_6\\_18](https://www.academia.edu/38204669/Neil_Brenner_Seria_o_urbanismo_t%C3%A1tico_uma_alternativa_ao_urbanismo_neoliberal_e_Metropolis_Revista_electr%C3%B4nica_de_estudos_urbanos_e_regionais_27_7_2016_6_18)> [Consulta: 29 de maio de 2024].

CARVALHO, Celso Santos; ROSSBACH, Anaclaudia (orgs.). **O Estatuto da Cidade comentado**. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010.

COSTA, Pedro; LOPES, Ricardo. Dos dois lados do espelho: diálogos com um bairro cultural através da intervenção urbana. **Etnográfica. Revista do Centro em Rede de Investigação em**

**Antropologia**, v. 22, n. 2), p. 395-425, 2018. <<https://journals.openedition.org/etnografica/5572>> [Consulta: 15 de maio de 2024].

DALLARI, Dalmo. **Direitos Humanos e Cidadania**. São Paulo: Moderna, 1998.

GARCIAS, Carlos Mello; BERNARDI, Jorge Luiz. As funções sociais da cidade. **Revista Direitos Fundamentais & Democracia**. v. 4. UNIBRASIL. Curitiba, PR. 2008.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. 2.ed. São Paulo: Perspectiva, 2010.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. SP. Ed. Atlas S.A., 2017. 6ª Edição. <[https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/7237624/mod\\_resource/content/1/Ant%C3%B4nio%20Gil\\_Como%20Elaborar%20Projetos%20de%20Pesquisa.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/7237624/mod_resource/content/1/Ant%C3%B4nio%20Gil_Como%20Elaborar%20Projetos%20de%20Pesquisa.pdf)>. [Consulta: 29 de maio de 2024]

GOMES, Julia, Dias; GOMES, Leticia, Dias; MELLO, Maria, Couto. Urbanismo tático e o direito a cidade. **Revista Políticas Públicas & Cidades**. Belo Horizonte, ano 2019, v. 8, n. 4, 20 dez. 2019. Seção artigos, p. 40-51. <<https://journalppc.com/RPPC/article/view/388>> [Consulta: 15 de maio de 2024].

GOMES, Mayara Carvalho; COLCHETE FILHO, Antonio Ferreira. Inovação urbana: o potencial do mobiliário urbano acessível como prática cidadã. **Tríades em Revista: Transversalidades, Design e Linguagens**. v. 11, n. 2, p. 1-14, 2022.

<<https://periodicos.ufjf.br/index.php/triades/article/view/44577>>. [Consulta: 15 de maio de 2024].

Harvey, D. (2012). **O direito à cidade**. Lutas sociais, (29), 73-89.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2022: população e domicílio**. Rio de Janeiro, RJ. 2023. <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102011>> [Consulta: 26 de abril de 2024].

JÚNIOR, Sidnei Matana; CARASEK, Mirian; MASCARÓ, Juan José. Qualificação da paisagem urbana: os espaços verdes e o uso dos parklets. **Periódico Eletrônico Fórum Ambiental da Alta Paulista**, v. 16, n. 6, 2020. <[https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/78649118/2456-libre.pdf?1642133698=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DQualificacao\\_da\\_paisagem\\_urbana\\_os\\_espac.pdf&Expires=1717391337&Signature=OnAVVPJpioCWwe469dVn9bbFzwTMmVcB40Z-2cx-D3sOko44eIUhZUY2eovleXfEiWc5kYhAAuVdFGRNXB5vQLEsWMJ6pgrhCIX0zuZJeRJG2hSvwLe5HYK2waJqMA6gzWcFLH0qnbZTB8hEOUnIjHbkdRcK99jO30CqRnNuM70T6rCICEsPjubu2JVWUhf4MmQNXA9vMBg03h05wFYalGEw56cpCI-K6PAV2eXV0sL53P9jWhzwXTdRn5ijjObqf9GDUekgxPkJT-](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/78649118/2456-libre.pdf?1642133698=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DQualificacao_da_paisagem_urbana_os_espac.pdf&Expires=1717391337&Signature=OnAVVPJpioCWwe469dVn9bbFzwTMmVcB40Z-2cx-D3sOko44eIUhZUY2eovleXfEiWc5kYhAAuVdFGRNXB5vQLEsWMJ6pgrhCIX0zuZJeRJG2hSvwLe5HYK2waJqMA6gzWcFLH0qnbZTB8hEOUnIjHbkdRcK99jO30CqRnNuM70T6rCICEsPjubu2JVWUhf4MmQNXA9vMBg03h05wFYalGEw56cpCI-K6PAV2eXV0sL53P9jWhzwXTdRn5ijjObqf9GDUekgxPkJT-)

KE~qMk27NzAUXerXofgukagGQe3I3FPW3UuOcLOOS4wTNshiPnyGJfknYq3-c1ElpH4pA\_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA> [Consulta: 29 de maio de 2024]

KRAFTA, Romulo. Impressões digitais da urbanidade. **Urbanidades**, v. 1, p. 115-134, 2012. <[https://www.researchgate.net/profile/Romulo-Krafta/publication/236863685\\_Impressoes\\_Digitais\\_da\\_Urbanidade/links/0c9605319dce29ec96000000/Impressoes-Digitais-da-Urbanidade.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Romulo-Krafta/publication/236863685_Impressoes_Digitais_da_Urbanidade/links/0c9605319dce29ec96000000/Impressoes-Digitais-da-Urbanidade.pdf)>. [Consulta:26 de abril de 2024].

LEFEBVRE, Henri. **Le droit à la ville**, L'Homme et la société, no. 6, pp. 29–35. 1967.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. 5. ed., 3. reimpr., São Paulo: Centauro, 2011.

LIMA, Renata Priore. Espaços Coletivos, Lugares Compartilhados: uma abordagem conceitual. In: **ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR**, 19, 2022, Blumenau. Anais [...]. Blumenau: ANPUR, 2022. p. 01-11. <[https://www.sisgeenco.com.br/anais/enanpur/2022/arquivos/GT2\\_SEM\\_1023\\_965\\_20211216224239.pdf](https://www.sisgeenco.com.br/anais/enanpur/2022/arquivos/GT2_SEM_1023_965_20211216224239.pdf)> [Consulta: 26 de abril de 2024].

MACHADO, Laura; PICCININI, Livia Salomão. 563. Medidas de mobilidade: estratégia de competição e gentrificação dos centros urbanos. **Scripta Nova. Revista Eletrônica de Geografía y Ciencias Sociales**, v. 21, 2017.

<<https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/18576>> [Consulta: 15 de maio de 2024].

MAGALHÃES, Alexandre. A “lógica da intervenção” e a questão da circulação: As remoções de favelas como forma de gerir o espaço urbano no Rio de Janeiro dos Jogos Olímpicos. **Tempo social**, v. 31, p. 221-242, 2019. <<https://www.scielo.br/j/ts/a/L9Gvp3LpSJH58X8dXtdwh7B/>> [Consulta: 26 de abril de 2024].

MARCONI, Marina de Andrade e LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos da Metodologia Científica**. SP: Ed. Atlas S.A., 2003. 5ª Edição.

MEIRELLES, H. L. (2023). **Direito Municipal Brasileiro**. 20. ed. São Paulo: Malheiros.

MILARÉ, E (2020). **Direito do ambiente**. 12. ed., Revista dos Tribunais, São Paulo.

NAFSTAD, Hilde et al. (2007). Ideology and Power: The Influence of Current Neoliberalism in Society. **Journal of Community and Applied Social Psychology**, vol. 17, n. 4 (July), pp. 313-27.

NELSON, Aline Virgínia Medeiros; BRAGA JUNIOR, Sérgio Alexandre de Moraes. Democracia e cultura no planejamento do desenvolvimento urbano. **Revista Direito GV**, v. 8, p. 407-425, 2012.

NETTO, Vinicius M. A Urbanidade Como Devir Do Urbano. **EURE** 39.118 (2013): 233–263. <<https://www.scielo.cl/pdf/eure/v39n118/art10.pdf>> [Consulta: 26 de abril de 2024].

NOBRE, Eduardo Alberto Cusce; BASSANI, Jorge. **Intervenções urbanas em áreas em transformação de cidades da América Latina**. São Paulo: FAUUSP, 2015. <[https://www.researchgate.net/profile/Eduardo-Nobre/publication/341117933\\_INTERVENCOES\\_URBANAS\\_EM\\_AREAS\\_EM\\_TRANSFORMACAO\\_DE\\_CIDADES\\_DA\\_AMERICA\\_LATINA/links/5eaf6b3045851592d6b85171/INTERVENCOES-URBANAS-EM-AREAS-EM-TRANSFORMACAO-DE-CIDADES-DA-AMERICA-LATINA.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Eduardo-Nobre/publication/341117933_INTERVENCOES_URBANAS_EM_AREAS_EM_TRANSFORMACAO_DE_CIDADES_DA_AMERICA_LATINA/links/5eaf6b3045851592d6b85171/INTERVENCOES-URBANAS-EM-AREAS-EM-TRANSFORMACAO-DE-CIDADES-DA-AMERICA-LATINA.pdf)> [Consulta: 15 de maio de 2024].

OLIVEIRA, Murillo Calixto Navarro; QUARESMA, Cristiano Capellani. Intervenções urbanas em áreas periféricas brasileiras: uma revisão sistemática de literatura. *urbe*. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 14, p. e20210270, 2022.

<<https://www.scielo.br/j/urbe/a/dGSgrNRYrMwdD6bvLJZhMrt/?lang=pt>> [Consulta: 26 de abril de 2024].

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU (sem data). **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>.

PIÉROLA, L. G., & ALMEIDA, P. S. de. (2016). Cidade sustentável: Análise das delimitações de ocupação do solo, novo plano diretor estratégico (Lei nº 16.050/2014) e minuta participativa do projeto de lei de uso e ocupação do solo 2014 da cidade de São Paulo. **Revista de Direito da Cidade**, 8, 29-66.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Manual de Parklet Licenciado. Comissão de Mobiliário Urbano**. Belo Horizonte: Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano. 2016.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Manual de Parklet Operacional**. Belo Horizonte: Secretaria Municipal Adjunta de Planejamento Urbano. 2023

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. **Decreto nº 15.895, de 12 de março de 2015**. Estabelece regras e condições para a instalação de “parklets” no Município e dá outras providências. Belo Horizonte: Câmara Municipal, 2015. <<https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisarlegislacao/decreto/17972/2022>> [Consulta: 26 de abril de 2024].

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. **Portaria SMPU nº 003, de 11 de janeiro de 2023**. Dispõe sobre modelos padronizados de mobiliários urbanos de proteção em parklets operacionais e espaços operacionais. Secretaria Municipal de Política Urbana. 2023. <<https://dom-web.pbh.gov.br/visualizacao/ato/432655>> [Consulta: 20 de agosto de 2024].

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. **Lei nº 8.616, de 22 de janeiro de 2021.** Institui o Programa de Certificação de Crédito Verde. Belo Horizonte: Câmara Municipal, 2021. <<https://www.cmbh.mg.gov.br>> [Consulta: 26 de abril de 2024].

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. **Lei nº 11.315, de 07 de outubro de 2021.** Altera as leis nº 1.310/1966, nº 5.641/1989, nº 5.839/1990, nº 7.031/1996, nº 8.468/2002, nº 8.616/2003 e nº 8.725/2003, e estabelece novas medidas de incentivo à regularização tributária e à recuperação da atividade econômica do Município, em razão das consequências da epidemia da covid-19. Belo Horizonte: Câmara Municipal, 2021. <<https://www.cmbh.mg.gov.br>> [Consulta: 26 de abril de 2024].

SAMPAIO, José Adércio Leite. **Direitos Fundamentais: retórica e historicidade.** Belo Horizonte: Del Rey, 2004.

SANSÃO-FONTES, Adriana et al. **Urbanismo Tático como teste do espaço público: o caso das superquadras de Barcelona.** *Eure* (Santiago), v. 45, n. 136, p. 209-232, 2019. <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7130301>> [Consulta: 29 de maio de 2024].

SANT, A. From one parking spot to 100 public parks: The history of San Francisco's street transformation. **FastCompany.** Nov. 03, 2022.

<<https://www.fastcompany.com/90730521/from-one-parking-spot-to-100-public-parks-the-history-ofsan-franciscos-street-transformation>>. [Consulta: 29 de maio de 2024].

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988.** Porto Alegre: Livraria do Advogado. 2011. <[https://lotuspsicanalise.com.br/biblioteca/Ingo\\_W.\\_Sarlet\\_Dignidade\\_da\\_Pessoa\\_Humana\\_e\\_Direitos\\_Fundamentais.pdf](https://lotuspsicanalise.com.br/biblioteca/Ingo_W._Sarlet_Dignidade_da_Pessoa_Humana_e_Direitos_Fundamentais.pdf)>. [Consulta: 15 de junho de 2024].

SARTORI, Milena Cristina. **Apropriações contemporâneas dos espaços públicos: parklets de São Paulo e outras espacialidades urbanas.** 2021. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. <<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-04012022-170922/en.php>> [Consulta: 29 de maio de 2024].

SCHENKEL, Júlia Monteiro et al. Saúde mental, arte e desinstitucionalização: um relato estético-poético-teatral de uma ocupação da cidade. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 27, p. 39-48, 2022. <<https://www.scielo.br/j/csc/a/sclZW3YJqNktJcBVNfdfSFh/>> [Consulta: 15 de maio de 2024].

SILVEIRA BUENO, Francisco da. Urbanidade. In: **MINIDICIONÁRIO DA LÍNGUA PORTUGUESA.** 2. ed. São Paulo: FTD, 2007. p. 783.

SMITH, Neil. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global. **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, p. 59-87, 2006.

---

<sup>1</sup> Le droit à la ville ne peut se concevoir comme un simple droit de visite ou de retour vers les villes traditionnelles. Il ne peut se formuler que comme droit à la vie urbaine, transformée, renouvelée. (Lefebvre, 2001, p.35).

<sup>2</sup> Definida por Dallari (1998, p. 14) como “um conjunto de direitos que dá à pessoa a possibilidade de participar ativamente da vida e do governo de seu povo”.

<sup>3</sup> Definida por Sarlet (2011) como “a qualidade intrínseca e distintiva de cada ser humano que o faz merecedor do mesmo respeito e consideração por parte do Estado e da comunidade, implicando, neste sentido, um complexo de direitos e deveres fundamentais que assegurem a pessoa tanto contra todo e qualquer ato de cunho degradante e desumano, como venham a lhe garantir as condições existenciais mínimas para uma vida saudável, além de propiciar e promover sua participação ativa e co-responsável nos destinos da própria existência e da vida em comunhão com os demais seres humanos.” (Sarlet, 2011, p.28).

<sup>4</sup> Direitos à educação, à saúde, à alimentação, ao trabalho, à moradia, ao transporte, ao lazer, à segurança, à previdência social, à proteção à maternidade e à infância, à assistência aos desamparados, compreendidos como componentes essenciais ao pleno exercício do Direito à Cidade.