

**UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE**

WANESSA SPIESS

**POR UM PENSAMENTO PEDESTRE:**

a dinâmica de políticas públicas do sistema pedestre em São Paulo –  
Rua Oscar Freire, Rua Galvão Bueno e Avenida Paulista (2000-2020)

São Paulo  
2021

WANEISSA SPIESS

**POR UM PENSAMENTO PEDESTRE:**

a dinâmica de políticas públicas do sistema pedestre em São Paulo –  
Rua Oscar Freire, Rua Galvão Bueno e Avenida Paulista (2000-2020)

Dissertação de Mestrado apresentada ao  
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo  
da Universidade Presbiteriana Mackenzie para obtenção  
de título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

**ORIENTADORA: Profa. Dra. Eunice Helena Sguizzardi Abascal**

São Paulo  
2021

S755p Spiess Wanessa

Por um pensamento pedestre : a dinâmica de políticas públicas do sistema pedestre em São Paulo – Rua Oscar Freire, Rua Galvão Bueno e Avenida Paulista (2000-2020) / Wanessa Spiess.

231 f. : il. ; 30 cm

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2021.

Orientadora: Eunice Helena Sguizzardi Abascal.

Bibliografia: f. 208-231.

1. Pedestre.. 2. . Espaço público. 3. Sistema pedestre. 4. Política pública. 5. Mobilidade urbana. I. Abascal, Eunice Helena Sguizzardi, *orientadora*. II. Título.

CDD 711

Bibliotecária responsável: Paola Damato CRB-8/6271

**Autor:** Wanessa Spiess

**Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em**

**Título do Trabalho:** POR UM PENSAMENTO PEDESTRE: a dinâmica de políticas públicas do sistema pedestre em São Paulo – Rua Oscar Freire, Rua Galvão Bueno e Avenida Paulista (2000-2020)

O presente trabalho foi realizado com o apoio de <sup>1</sup>:

- CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
- CNPq - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
- FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
- Instituto Presbiteriano Mackenzie/Isenção integral de Mensalidades e Taxas
- MACKPESQUISA - Fundo Mackenzie de Pesquisa
- Empresa/Indústria:
- Outro:

<sup>1</sup> **Observação:** caso tenha usufruído de mais de um apoio ou benefício, selecione-os.

**WANESSA SPIESS**

**POR UM PENSAMENTO PEDESTRE:**

a dinâmica de políticas públicas do sistema pedestre em São Paulo –  
Rua Oscar Freire, Rua Galvão Bueno e Avenida Paulista (2000-2020)

Dissertação de Mestrado apresentada ao  
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo  
da Universidade Presbiteriana Mackenzie para obtenção  
de título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovada em: 28/04/2021

BANCA EXAMINADORA



---

Profa. Dra. Eunice Helena Sguizzardi Abascal  
Universidade Presbiteriana Mackenzie



---

Profa. Dra. Volia Regina Kato  
Universidade Presbiteriana Mackenzie



---

Prof. Dr. Renato Cymbalista  
Universidade de São Paulo

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço ao Tony, pelo convite para caminhar junto no *CalçadaSP* – onde redescobri o olhar apreciativo e o amor pela cidade; e ao Lincoln, pelas nossas conversas preenchidas de sabedoria e generosa escuta, mas principalmente por me encorajar a voltar a estudar. Eles são, , sem dúvida, meus maiores incentivadores nessa empreitada.

Todo meu carinho e agradecimento a Thaty e Isa, por me mostrarem como aproveitar o *Balé da cidade*, e que, junto com a Dani, foram meu mais importante ponto de sustentação, numa verdadeira *orientação paralela*.

Agradeço, também, ao acolhimento dos amigos do grupo de pesquisa do *Pisa – Cidade + Pesquisa*, o qual abriu a oportunidade de participar do grupo *Só pesquisas legais*, onde apoio, aprendizado e descoberta caminham juntos.

Reconheço o valor de tantas pessoas inspiradoras que vêm cruzando meu caminho ativista – na *Cidadeapé*, no *Projeto Como Anda*, e em outras iniciativas com as quais partilho aprendizados e conquistas. Principalmente Sil, Paola e Mari, mulheres que tanto admiro e com quem tenho o prazer de facilitar o *Lab.MaP* (Laboratório de ação direta para a mobilidade a pé).

Não posso deixar de mencionar a CAPES, por possibilitar a dedicação ao Mestrado, orientado com maestria pela Profa. Eunice e potencializado pelo conhecimento dos professores que encontrei durante as aulas no Mackenzie.

Aos meus irmãos, Wal e Tim, pelo apoio e amizade; a meu pai (em memória) e minha mãe, pelo amor, pela educação, e por me fazerem entender o valor da vida; e ao meu sobrinho, GuGus, que ilumina a crença e esperança em dias melhores.

Por fim, em tempos de pandemia, agradeço por ter conseguido me manter saudável e – como na canção, *A Natural Man* (Lou Rawls), ter meus pés no chão, sem esquecer que minha alma continua buscando ir mais alto e mais longe.

Andar é uma das primeiras coisas que aprendemos na vida.  
Depois das primeiras palavras nos ensinam os passos.  
Daí caímos, levantamos, caímos, levantamos, e seguimos  
caminhando o viver. É uma pena que, quando se tem domínio  
da técnica, o andar fique tão automático que crescemos  
perdendo a percepção da beleza desse movimento tão nosso.

**CalçadaSP**

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Extensão da calçada com sinalização no leito carroçável na Rua Galvão Bueno.....	26
Figura 2 - Diferentes formas de uso na Paulista Aberta.....	28
Figura 3 - Tabela com a evolução das viagens diárias por modo principal RMSP. ..	30
Figura 4 - Mesas na calçada e pessoas caminhando na Rua Oscar Freire.....	33
Figura 5 - Resultados de pesquisa negativos pelo termo. ....	35
Figura 6 - Resultados de pesquisa positivos pelo termo.....	36
Figura 7 - Tirinha da cartunista Ciça, do livro "Pagando o Pato", da editora L&PM,.	38
Figura 8 - Projeto de acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência apresentado pelo escritório Vigliecca e Associados .....	46
Figura 9 - Pirâmide inversa de prioridade no trânsito.....	51
Figura 10 – Programa Centro Aberto e faixa Verde na Rua Galvão Bueno.....	52
Figura 11 - Primeiro Parklet de São Paulo, na Rua Maria Antonia, Vila Buarque, Centro.....	53
Figura 12 - Gesto do Pedestre .....	55
Figura 13 - Faixa de Pedestre em “X” no cruzamento das Ruas Riachuelo e Cristóvão Colombo, pouco antes da Avenida Brigadeiro Luiz Antônio .....	56
Figura 14 - Interação com crianças ao ar livre na Paulista Aberta.....	57
Figura 15 - Regras para a sobrevivência do pedestre, desenvolvido pela ABRASPE .....	61
Figura 16 – Cartaz de divulgação do Dia Mundial Sem Carro desenvolvido pela Secretaria do Meio Ambiente .....	64
Figura 17 - Atividade Vaga Viva no Dia Mundial sem Carro .....	64
Figura 18 - Mapa com localização das organizações mapeadas.....	67
Figura 19 - Gráfico com ano do surgimento das organizações por foco de atuação	68
Figura 20 - Mapa da região da Rua Oscar Freire.....	76
Figura 21 - Rua Oscar Freire, em São Paulo .....	78
Figura 22 - Montagem com 4 imagens de cortiços na Rua Oscar Freire em 1938...	79
Figura 23 - Pessoas passeiam pela Rua Oscar Freire em dias recentes (2020).....	80
Figura 24 - Mãe e filha com sacola de compras na rua Oscar Freire, nos Jardins...	82



Figura 25 - Problemas nas calçadas da rua Oscar Freire .....	84
Figura 26 - (a) Postes dispostos ao longo da rua Oscar Freire (b) Árvores mal podadas.....	90
Figura 27 - (a) Banca de jornal e (b) lixeira na calçada da rua Oscar Freire .....	91
Figura 28 - Condição do pavimento na Rua Oscar Freire .....	91
Figura 29 - Lixeira <i>hightech</i> instalada na rua Oscar Freire .....	96
Figura 30 - Piso danificado na esquina das ruas Oscar Freire e Bela Cintra após cinco meses de reforma .....	97
Figura 31 - Capa do caderno Cidades do jornal O Estado de S.P destacando a ação de comerciantes para intervenção urbana em ruas comerciais da cidade .....	98
Figura 32 - Os projetos para ruas Oscar Freire, 25 de Março e João Cachoeira ...	100
Figura 33 - Antes e depois da intervenção urbana realizada na rua Oscar Freire..	102
Figura 34 - Piso de ladrilho da rua Avandava .....	104
Figura 35 - Rua Amauri antes e depois da revitalização (2005) .....	105
Figura 36 – Projeto da Rua Oscar Freire e proximidade com Rua Augusta .....	106
Figura 37 - Mapa da região da rua Galvão Bueno. ....	108
Figura 38 - Filas em frente ao Cine Niteroi.....	110
Figura 39 - Anúncio da criação do Bairro Oriental Liberdade .....	111
Figura 40 - Miteudoe, desenho encontrado nas calçadas da rua Galvão Bueno....	112
Figura 41 - Feira da Liberdade, 1979 .....	114
Figura 42 - Caminhar pela Liberdade.....	114
Figura 43 - Vista de um trecho da Rua Galvão Buen com as típicas lanternas japonesas .....	115
Figura 44 - Polos geradores de viagens na área de estudo (2017) .....	116
Figura 45 - Faixa Verde Exclusiva para Pedestres .....	120
Figura 46- Rua Galvão Bueno, na Liberdade, antes da Lei Cidade Limpa, .....	123
Figura 47 - Pedestres são levados a transitar sobre o leito carroçável na Rua Galvão Bueno .....	126
Figura 48 - Diagrama de proporção de ocupação do espaço viário entre pedestres e automóveis - Relatório Centro Aberto   Novembro de 201 .....	128
Figura 49 - Fases de implantação do projeto Centro Aberto.....	129

Figura 50 - Diagrama de implantação do Programa Faixa Verde /Centro Aberto na Rua Galvão Bueno.....	130
Figura 51 - Ocupação da faixa verde na Rua Galvão Bueno.....	131
Figura 52 - Opinião dos comerciantes sobre transformação em calçadão. ....	132
Figura 53 – Atividades de Permanência.....	132
Figura 54 - Entrevista com frequentadores - Relatório Centro Aberto. ....	133
Figura 55 - Entrevista com comerciantes - Relatório Centro Aberto. ....	134
Figura 56 - Bairro Oriental, Liberdade se destaca pela mobilidade. ....	135
Figura 57 - A transformação da rua Joel Carlos Borges. Imagens do antes e depois da intervenção.....	137
Figura 58 - Faixa Verde Pintada na Rua Medeiros de Albuquerque.....	138
Figura 59 - Faixa verde é implementada junto à faixa de pedestre .....	139
Figura 60 - Mapa da região da avenida Paulista.....	142
Figura 61 - Inauguração da Av. Paulista. Aquarela de Jules-Victor-André Martin (1832-1906).....	144
Figura 62 - Perspectiva do projeto Nova Paulista revisado pelo arquiteto Nadir Mezerani.....	146
Figura 63 – Mosaico Paulista na Avenida Paulista. ....	148
Figura 64 – <i>Avenida Paulista, em vez de espantar, agitação atrai</i> é o título do artigo veiculado no jornal O Estado de S. Paulo.....	148
Figura 65 - Convite virtual para o evento Praia de Paulista .....	154
Figura 66 – Eventos na Avenida Paulista: do lado esquerdo os movimentos espontâneos, Caras Pintadas (1992) e Jornadas de Junho (2013) e do lado direito os eventos programado, Corrida de São Silvestre (2018) e Parada LGBT (2015).....	155
Figura 67 - Banner ilustrativo da primeira <i>Hackatona do Ônibus</i> realizada .....	159
Figura 68 – Ciclofaixa da Avenida Paulista recebe no dia de sua inauguração,.....	160
Figura 69 - Avenida Paulista aberta para as pessoas e fechada para os carros ....	168
Figura 70 - Painel interativo durante a pesquisa na Avenida Paulista .....	170
Figura 71 - Resultado da pesquisa sobre a aprovação da Paulista Aberta, .....	170
Figura 72 - Resultado da pesquisa sobre a aprovação.....	171
Figura 73 - Matéria veiculada no Jornal Estado de São Paulo, .....	173

Figura 74 – Rua Koshun Takara, Rua Aberta no Jardim Peri Peri, Zona Norte de São Paulo .....	178
Figura 75 - Manual de Desenho Urbano prevê padrões .....	197
Figura 76 - Manual de Desenho Urbano prevê intervenções que conciliem.....	198
Figura 77 - Alargamento de calçada e mobiliário urbano em Barcelona.....	199
Figura 78 – Website da Campanha Ruas Ativas durante a Pandemia .....	200
Figura 79 - Intervenção artística na Ladeira Porto Geral. Arte: Cleo Moreira. Produção: Sampapé.....	201
Figura 80 - Plataformas para nivelar leito da rua com a calçada e barreiras para proteger público dos carros no piloto do .....	202
Figura 81 - Projeto Ruas Vivas para a Avenida Penha de França.....	204
Figura 82 – Somos todos pedestres.....	205

#### **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1 – Organizações que atuam pela mobilidade a pé no Brasil (listadas a partir da data de início de atividades no Brasil e citadas nessa dissertação) .....	69
Quadro 2 – Ocupações <i>Se a Paulista Fosse Nossa</i> , Setembro 2014.....	164
Quadro 3 – Matriz analítica dos estudos de caso .....	184

## RESUMO

SPIESS, Wanessa. **Por um Pensamento Pedestre**: a dinâmica de políticas públicas do sistema pedestre em São Paulo – Rua Oscar Freire, Rua Galvão Bueno e Avenida Paulista (2000-2020). São Paulo. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2021.

Esta dissertação propõe observar a relação de porosidade entre a participação de diferentes atores e a formulação de políticas públicas no âmbito da mobilidade urbana, com foco central no sistema de mobilidade pedestre em São Paulo. Este sistema é aqui entendido como o conjunto dos lugares de passagem, mas também de permanência e, como tal, espaço público produto de relações sociais. A análise tem como foco as primeiras duas décadas dos anos 2000, ao considerar o debate em torno do direito à cidade, da mobilidade urbana e da utilização das instâncias de participação social, que ganham força com o advento do Estatuto da Cidade. Não se pretende aqui considerar os casos escolhidos – Rua Oscar Freire, Rua Galvão Bueno e Avenida Paulista – como únicos ou mais importantes neste processo, mas sim conceituá-los como uma das camadas de análise das possíveis relações que se estabelecem entre os agentes que geram impacto no planejamento urbano de uma cidade complexa como São Paulo.

**Palavras-chave:** 1. Pedestre. 2. Espaço público. 3. Sistema pedestre. 4. Política pública. 5. Mobilidade urbana.

## SUMÁRIO

### INTRODUÇÃO

O processo de formulação do problema de pesquisa .....	15
Estrutura do trabalho .....	22

### CAPÍTULO 1

O LUGAR DO PEDESTRE .....	25
1.1. SISTEMA PEDESTRE.....	25
1.2. PENSAMENTO PEDESTRE .....	34
1.3 LEGISLAÇÃO, MARCOS REGULATÓRIOS E POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA.....	43
1.4 O PEDESTRE AVANÇA .....	59

### CAPÍTULO 2

RUA OSCAR FREIRE E O PROGRAMA DE INTERVENÇÃO EM RUAS COMERCIAIS .....	76
2.1. Concepção e origem do programa .....	83
2.2. Processos de Elaboração e Processos Participativos.....	89
2.3. Implementação do programa.....	92
2.4. Análise pós-implementação.....	95
2.5. Considerações sobre o capítulo 2 .....	106

### CAPÍTULO 3

RUA GALVÃO BUENO E FAIXA VERDE EXCLUSIVA PARA PEDESTRES.....	108
3.1. Concepção e origem do projeto.....	116
3.2. Processos de elaboração e processos participativos.....	125
3.3. Implementação do Programa .....	129
3.4. Análise pós-implementação.....	130
3.5. Considerações sobre o capítulo 3 .....	139

### CAPÍTULO 4

AVENIDA PAULISTA E O PROGRAMA RUAS ABERTAS.....	142
4.1. Concepção e origem do programa .....	153
4.2. Processos de elaboração e processos participativos.....	163
4.3. Implementação do programa.....	165
4.4. Análises pós implementação .....	169
4.5. Considerações sobre o capítulo 4 .....	180

## **CAPÍTULO 5**

VALORIZAÇÃO DO PENSAMENTO PEDESTRE .....	183
5.1 Sistematização dos elementos de análise, sintetizados em quadro .....	183
5.2. Análise - Significados compartilhados entre os casos.....	188
5.3. Avançando mais alguns passos .....	196
5.4. Considerações Finais .....	205

## **REFERÊNCIAS**

1. LIVROS, ARTIGOS DE REVISTAS ACADÊMICAS E DOCUMENTOS DE AUTORES NO MEIO ELETRÔNICO.....	208
2. CADERNOS TÉCNICOS, REPORTAGENS, MATÉRIAS E ARTIGOS DE IMPrensa, NOTÍCIAS DA PREFEITURA DE SÃO PAULO E OUTRAS MÍDIAS DIGITAIS. ....	215

## INTRODUÇÃO

### O processo de formulação do problema de pesquisa

Entender a importância da dimensão humana e o ponto de vista do pedestre para a produção do espaço urbano abrange olhares para além da *pessoa que caminha pela cidade*. Nesse sentido, o problema de pesquisa ganhou contorno ao redor da seguinte questão: Como as relações entre os diferentes atores – Estado, sociedade civil, agentes públicos e privados – e a formulação de planos, programas e políticas de mobilidade voltadas ao pedestre interferem ou influenciam na formação do sistema pedestre, na cidade de São Paulo?

Meu interesse pela mobilidade urbana deriva da minha atuação no CalçadaSP<sup>1</sup>, projeto de ativismo urbano do qual sou co-realizadora com meu amigo Tony Nyenhuis. Baseada em uma plataforma digital, a iniciativa traz imagens e histórias do espaço pedonal e transforma a calçada em um convite para experimentar a rua e refletir sobre a forma como ocupamos e cuidamos do espaço público.

As conversas com Lincoln Paiva e suas reflexões passaram a me inspirar: “como a prática social na rua e o investimento de infraestrutura para o pedestre poderiam resgatar o sentimento de pertencimento e melhorar a qualidade de vida?” (PAIVA, 2017, p. 40). Conforme o desenvolvimento da minha atuação demandava maior conhecimento sobre legislação e políticas públicas relativas às calçadas, e oferecia oportunidades para me envolver com organizações<sup>2</sup> voltadas à defesa da mobilidade a pé, fui percebendo as dificuldades da valorização e relevância do pedestre nas definições de políticas públicas e do planejamento urbano. A vontade de me dedicar a pesquisar com profundidade o assunto trouxeram-me ao Mestrado.

---

<sup>1</sup> O CalçadaSP foi criado por Tony Nyenhuis em 2014. Durante o Seminário Cidadeapé, Tony convida esta Autora para participar do coletivo do qual, desde então, sou co-realizadora. O projeto está disponível em: [www.instagram.com.br/calcadasp](http://www.instagram.com.br/calcadasp). Acesso em: 08 mar. 2021.

<sup>2</sup> Atualmente sou diretora de relacionamento da Cidadeapé – organização da sociedade civil que realiza incidência política em prol dos pedestres: co-realizadora do Lab.Map – Laboratório de ação direta para a mobilidade a pé pelo Projeto Como Anda, iniciativa que se propõe a ser o ponto de encontro das organizações que atuam pela mobilidade a pé; e co-fundadora do Mulheranda – Rede de Mulheres pela Mobilidade Ativa. Disponíveis em : [www.cidadeape.org](http://www.cidadeape.org) ; [www.comoanda.com.br](http://www.comoanda.com.br) ; [www.instagram.com/mulheranda](http://www.instagram.com/mulheranda). Acesso em: 08 mar. 2021.

Durante as aulas e leituras na Pós-Graduação, foi ficando clara a necessidade de ir além das demandas que a minha vida profissional e ativista colocavam, e que exigiam respostas diretivas, e até mesmo normativas. O trabalho acadêmico mostrou-se oportuno para deixar de lado certas urgências e inquietações, possibilitando um período de reformulação de perguntas antigas e de construção de novas questões e conceitos.

Uma delas foi assumir que meu objeto de estudo ia além da calçada-em-si, o que reclama um processo de abdicação do foco inicial e de amadurecimento do conceito sobre o sistema pedestre. Enquanto apropriação humana de um espaço de caráter público adaptado e destinado ao uso de locomoção a pé (JACOBS, 2011), o sistema pedestre pode ser entendido como lugar da expressão, do encontro e da vivência, destinado à circulação e permanência de pedestres para além do caminho calçado ou pavimentado quase sempre mais elevado que o leito carroçável em que trafegam os veículos automotores, e que muitas vezes acaba sendo apropriado de forma compulsória.

O objeto dessa dissertação constitui-se, assim, no **sistema pedestre como fenômeno**, ou seja, a sua **multiplicidade de problemas, virtudes e expressões**, decorrente da **pluralidade de forças** que inibem, promovem, vivem em atrito e geram consensos, que por fim influenciam a **definição de políticas públicas** sobre tal sistema. A dissertação não se baseia no estudo da morfologia urbana e configurações que permitem uma melhor apropriação desse sistema, e sim na contemplação da organização social que produz, mantém e reproduz padrões de uso que reverberam no conjunto de programas, ações e decisões referentes ao passeio público.

A avaliação das relações entre Estado, sociedade civil (organizações) e demais agentes (públicos e privados) no contexto desses estudos de caso possibilita entender as diferentes combinações de força e a expressão da conscientização cidadã (institucional e/ou cotidiana) diante da formulação de políticas e planos de mobilidade pedonal, o que por sua vez nos remete à importância de compreender como se dá a construção de políticas públicas, como elas transcendem a questão



funcional e qual a sua contribuição para a cidade, como lugar de experiência e o direito à mesma.

Assim, a pesquisa assume uma perspectiva comprometida em estudar o conjunto de proposições e políticas na formulação de diretrizes para uma cidade voltada à mobilidade pedestre e à valorização de seus espaços públicos, refletido no espaço pedestre paulistano no período de 2000 a 2020. O recorte temporal considera o debate em torno do direito à cidade, da mobilidade urbana e da utilização das instâncias de participação social, que ganham força com o advento do **Estatuto da Cidade** (Lei Federal nº 10.257/2001) e do **Ministério das Cidades** (Lei Federal nº 10.683/2003). O período é marcado por eventos importantes no que diz respeito ao direito à cidade, à política urbana e ao planejamento de mobilidade urbana, que culminam no **Plano Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (Lei Federal nº 12.587/2012)**, considerado um marco legal importante desse debate. Este cenário influencia as políticas públicas nas quais este estudo se concentra: o Programa de Intervenção em Ruas Comerciais (2003), as Faixas Exclusivas para Pedestres ou Faixa Verde (2015), e o Programa Ruas Abertas (2016).

Em uma cidade como São Paulo, não só com uma grande extensão geográfica como também com uma enorme variedade de situações e conflitos, as construções dos sistemas urbanos – dentre eles os sistemas pedestres – não se apresentam necessariamente num movimento unívoco, pois dependem das escolhas específicas e localizadas do Estado. Além disso, nenhum espaço consegue ser totalmente perfeito, e funcionar para todos os grupos. Todos são atravessados por questões de gênero, raça, idade, classe, limitações, deficiências, vulnerabilidades. Talvez seja preciso reconhecer que “não há *um* público, mas sim públicos diversos, muitas vezes em conflito entre si e com seus próprios rumos e definições de ação”. (GUIRARDO, 2009, p. 47)

Daí a escolha de combinar um recorte temporal e espacial que nos permita igualar algumas variáveis, isolar outras, e comparar dentro desses limites de espaço/tempo a evolução das formas de atuação dos diferentes agentes e suas influências na construção das políticas públicas voltadas ao pedestre. Os três

estudos de caso – Rua Oscar Freire, Rua Galvão Bueno e Avenida Paulista – foram escolhidos por serem áreas onde ocorreram (ou ocorrem) transformações e ampliações físicas, permanentes e temporárias, do espaço pedonal na região central da cidade de São Paulo. Locais com grande fluxo de pedestres, todos mesclam usos de comércio, lazer e moradia; têm facilidade de acesso por transporte público (ônibus e metrô), e por esse conjunto de atributos em comum, foram objeto de escolha. Além disso, são áreas que podem ser consideradas pioneiras na adoção de soluções para o sistema pedestre, e que, como veremos nos estudos de cada caso, serviram (ou servem) de exemplo para implantação de expedientes semelhantes em outras áreas da cidade. Todas tiveram e têm políticas e programas públicos de tratamento de espaços públicos, envolvendo espaços pedonais, e que correspondem, respectivamente, **Rua Oscar Freire – Programa de Intervenção em Ruas Comerciais (2003)**, **Rua Galvão Bueno – Faixas Exclusivas para Pedestres ou Faixa Verde (2015)**, no âmbito do Programa Centro Aberto, e **Avenida Paulista – Programa Ruas Abertas (2016)**.

O período delimitado tem o objetivo de comparar os estudos de caso a partir de possibilidades relacionais – em um recorte de 20 anos, entre 2000 e 2020. Esta escolha favorece um bastão de controle, que nos permite explicitar os processos e as relações entre os diversos atores, o diálogo estabelecido entre as forças envolvidas, bem como as consequências práticas e espaciais dessas políticas públicas, ou seja, avaliar o que está melhorando ou piorando, como o Estado está se apropriando ou não do sistema pedestre, como a sociedade civil está se manifestando com relação aos diferentes cenários, a evolução das pessoas na ocupação do espaço e a reverberação em outras áreas da cidade..

Como marcos legais, em âmbito federal, pode-se mencionar a instituição do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) e a criação do Ministério das Cidades (BRASIL, 2003), onde se constitui a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob. A mobilidade urbana passa a ser pensada de forma sistêmica, priorizando os modos de transporte coletivo e os não motorizados, marcos importantes no que diz respeito a garantir o direito à cidade como fundamental às

pessoas e à sua participação em todas as decisões de interesse público, proporcionando novas matrizes na definição das políticas públicas.

Em paralelo, na esfera municipal ainda no início dos anos 2000, ocorrem de forma inédita eventos<sup>3</sup> nos quais a iniciativa privada, arquitetos, cidadãos e poder público reúnem-se para discutir como administrar os quilômetros de calçadas<sup>4</sup> que existem na cidade de São Paulo. Uma movimentação que abre espaço para o debate público sobre a mobilidade na metrópole e que culmina, em 2008, com a aprovação do Plano Emergencial de Calçadas, com obras previstas nas chamadas "rotas estratégicas", circuitos de maior fluxo de pedestres definidos a partir do geoprocessamento de todos os equipamentos públicos e polos geradores de tráfego, como centros comerciais e de serviços.

Já no início da década de 2010 é promulgada a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (BRASIL, 2012), que oficializa a inversão da pirâmide de prioridade ao tráfego de veículos automotores, ao colocar – em tese, os automóveis em último lugar da lista de priorização de recursos pelos municípios. Também eclodem as Jornadas de Junho, em 2013, que, dentre outras insurgências, colocam a pauta da mobilidade urbana e do direito a cidade (LEFEBVRE, 2008) em evidência. A partir de então, veremos que muitos são os avanços e retrocessos na cidade de São Paulo, que por fim viabilizam a instituição do **Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015** (Decreto Municipal nº 56.834/2016) e do **Estatuto do Pedestre** (Lei Municipal nº 16.673/2017), regulamentada pelo Decreto Municipal nº 59.670/2020), uma promessa de que a cidade teria, pela primeira vez, uma legislação que colocava o pedestre como prioridade e receptor de investimentos, esforços e ações.

---

<sup>3</sup> Em 2004, foi organizado o 1º Seminário Paulistano de Calçadas para discutir como administrar as calçadas na cidade de São Paulo e, em 2005, ocorre o 1º Fórum Paulistano De Passeio Público que anuncia normas de acessibilidade e, pela primeira vez, um padrão de materiais específicos para as calçadas.

<sup>4</sup> Em toda a cidade de São Paulo há cerca de 68 milhões de m<sup>2</sup> de calçadas e cerca de 16% são de responsabilidade da Secretaria Municipal das Subprefeituras. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/calçadas/index.php?p=37439>, Acesso em 13 mar. 2021.

Todos estes movimentos são pautados por diferentes forças em disputa no território, que acabam por determinar a definição de políticas públicas e influenciam na produção do espaço pedonal. Para se chegar ao objetivo de avaliar como atuam essas forças, este estudo propõe o estabelecimento de três parâmetros de reflexão em torno da expressão **pensamento pedestre**.

A falta de preposição gramatical, “do pedestre” (que liga dois elementos de uma frase, estabelecendo uma relação entre eles) é conveniente, pois dá margem a diferentes conotações que se entrelaçam em uma tridimensionalidade dependente e necessária (LEFEBVRE, 2013) e que conduzirá a avaliação dos estudos de caso. Temos assim:

- a) Pensamento **no** pedestre: como figura central da mobilidade urbana e pedonal, que tem prioridade sobre as demais formas de deslocamento;
- b) Pensamento **do** pedestre: que deve não só ser analisado como também ganhar voz ativa no processo de definição de políticas públicas.
- c) Pensamento **por meio do** pedestre: como aquele que usa e experimenta o espaço público urbano.

Para tanto, encontramos fundamentais subsídios na obra de Henri Lefebvre (2013), que superou a concepção tradicional do espaço como um receptáculo, confrontando sua suposta neutralidade com sua função instrumental, destacando a complexidade e as potencialidades do espaço e considerando-o, também, em nível de determinação. A produção do espaço implica, assim, não só na sua produção material, mas também de vida, de cultura, do ser urbano.

Tais parâmetros funcionam como lentes colocadas a serviço da abordagem analítica proposta, que tem a sua base teórico-metodológica na observação da produção do espaço urbano como produto e condicionante da reprodução da sociedade, das relações sociais que se manifestam na prática socioespacial (SOBARZO, 2006) e dos conflitos de interesses e diferenças de opinião que buscam resolução no terreno político, especialmente aquelas condicionadas às políticas públicas. Ou seja, o espaço construído e modificado, nas ações cotidianas, no uso e na apropriação que dele se faz e, ao mesmo tempo, o espaço influenciando por essa

cotidianidade tanto do ponto de vista social como do ponto de vista político (ALVIM; CASTRO, 2010).

Trata-se, portanto, de um caminho de investigação que acontece na pequena escala e a partir dos processos urbanos cotidianos, o que nos conduz a responder a pergunta implícita em todo o percurso ao longo do processo de análise: **como os atores – Estado, sociedade civil, agentes públicos e privado e seus movimentos, que por vezes são até invisíveis e de forma não organizada, tornam-se relevantes, acomodam-se e influenciam a composição de forças que fundamentam ou podem fundamentar a formulação de planos, programas e políticas públicas voltadas ao sistema pedestre?**

Dentre os objetivos deste trabalho, está compreender o momento histórico contemporâneo no que tange à premente necessidade de valorização do pensamento pedestre. Inicialmente, a proposta era procurar observar e analisar o que realmente acontece nas ruas, ou seja, o que está se manifestando nos espaços públicos, e por que está acontecendo desta forma. Porém, *tinha uma pandemia no meio do caminho*. Decorrente do novo corona vírus – Covid-19, a pandemia foi deflagrada no início de 2020 e continua sem perspectiva de término até a entrega desta pesquisa. Nesse contexto, enunciada a recomendação de isolamento social e a restrição de mobilidade nos espaços públicos, configurou-se um cenário prejudicado para a observação do uso e ocupação das ruas.

Desse modo, optamos pelo estudo de caso de estratégia qualitativa (CRESWELL, 2010) conduzido a partir do levantamento e avaliação de uma série de documentos que, em conjunto, formam o corpus documental, analisado pelo cruzamento de cenários construídos para a compreensão do tempo-espço (LEFEBVRE, 2014). Foram levantados dados e informações em: a) narrativas históricas da região e considerações de contemporâneos sobre o dia-a-dia vivenciado na cidade, a partir de dados fornecidos por jornais diários paulistanos da época, bem como em outras fontes digitais que se mostraram relevantes; b) fontes oficiais – legislação vigente, planos e programas dos órgãos federativos aplicadas, projetos que partiram da iniciativa privada e de outras organizações da sociedade

civil; c) informações estruturadas a partir de depoimentos disponíveis no meio digital de membros (atuais e remidos) das associações da sociedade civil, técnicos e especialistas qualificados, professores e urbanistas, e dirigentes dos órgãos públicos.

O material de base midiática acaba por ganhar corpo relevante para o processo de análise dos casos de estudo, o que nos fez optar por apoiar a descrição desses casos a partir da construção narrativa disponível em linguagem jornalística, presente nos próprios meios de comunicação, e em seus produtos impressos e digitais.

### **Estrutura do trabalho**

A dissertação é composta por 3 grandes blocos.

O primeiro bloco corresponde ao **Capítulo 01 – Lugar do pedestre**, no qual apresentamos conceitos sobre o sistema e o pensamento pedestres, o contexto sócio-histórico, e os desafios de mobilidade urbana da cidade, utilizando-se de referencial bibliográfico adequado, sempre com destaque às questões relativas ao espaço público e às formas de deslocamento e ocupação do mesmo.

Para a compreensão destes assuntos, também é elaborada uma retrospectiva da legislação no tema, com foco no recorte temporal estabelecido, valendo-se para tal de regulamentos, códigos e leis que disciplinam a mobilidade na cidade, e uma discussão dos fatores que vão levando, paulatinamente, a atenção para a mobilidade ativa, a priorização do pedestre e a participação popular na definição de políticas públicas de mobilidade urbana.

Ainda no mesmo capítulo, buscamos compreender o surgimento e a influência de organizações não governamentais que atuam de forma institucional e organizada. Embora seja um fenômeno mundial desde a década de 1960<sup>5</sup>, o movimento encontra maior ressonância no Brasil apenas a partir dos anos 2010. Este caminho

---

<sup>5</sup> A organização International Federation of Pedestrians (IFP) surge nos anos 1960 como federação que abrange organizações nacionais de pedestres para promover e defender a caminhada como forma importante de mobilidade sustentável em todo o mundo.

de análise nos traz os subsídios necessários para compreender a valorização do pensamento pedestre como uma noção e elemento norteadores desta pesquisa e de que forma compõem as forças atuantes na formulação de políticas públicas relacionadas às calçadas e à mobilidade urbana.

A partir deste ponto, e assumidas as condições de que as articulações entre as diferentes forças dos diversos atores atuantes – Estado, sociedade civil, agentes públicos e privados – se consubstanciam de maneira diversa em diferentes espaços da cidade, partimos para os estudos de caso desenvolvidos em capítulos específicos para compreender a influência do pensamento pedestre nas dinâmicas de produção do espaço que podem determinar a definição de políticas públicas que formam o sistema pedestre.

O segundo bloco corresponde aos estudos de caso, dedicando-se um capítulo para cada um deles. Assim, temos:

No **Capítulo 2** apresentamos o estudo de caso da Rua Oscar Freire e sua inserção no Programa de Intervenção em Ruas Comerciais. Analisaremos como o histórico da região e seu contexto social acabam por influenciar na formulação do projeto de reurbanização da rua e como a influência econômica e política dos comerciantes foi essencial para levar a cabo as mudanças. Fazem parte dessa análise, também, o modo de ser, estar e viver na região, que trazem consequências para a sua espacialidade.

Seguimos com o estudo de caso da Rua Galvão Bueno no **Capítulo 3**, para analisar os conflitos na ocupação do espaço viário, que muitas vezes denotam problemas com consequências sérias no espaço urbano. Dentre outros, há o exemplo de calçadas não compatíveis com fluxo de pedestres, que empurram o transeunte para a rua e culminam em acidentes e até mortes por atropelamento. Vamos analisar como o próprio corpo produz o seu caminho e acaba por delimitar novos espaços que, neste caso, foram reconhecidos com a pintura da Faixa Exclusiva para Pedestres, ou Faixa Verde, que ocupa o leito carroçável com caminhos exclusivos para pedestres. Veremos, também, como a solução da faixa

Verde é incorporada à discussão de implementação do Programa Centro Aberto na mesma via, o que permite incluir questões de uso e permanência do espaço.

Já no **Capítulo 4**, avaliaremos a conquista do Programa Ruas Abertas, que teve seu embrião na ação de grupos sociais organizados que buscavam a abertura da Avenida Paulista aos pedestres durante o final de semana e feriados. Tais movimentos atuam para uma mudança de paradigma em prol de cidades mais justas, saudáveis e sustentáveis, amparadas na defesa da prioridade para o pedestre e do reconhecimento da mobilidade pedonal como principal forma de deslocamento na cidade.

Por fim, partindo do pressuposto de que os elementos das cidades não podem ser entendidos abstratamente, e que podem ter efeitos inteiramente diferentes, de acordo com as circunstâncias e o contexto em que existam (JACOBS, 2011), o **Capítulo 5** consolida as descobertas dessa pesquisa da análise sobre o sistema pedestre. Ao abrir mão de uma reflexão mecânica para nos centrar nos processos, buscamos os “indícios não médios” (JACOBS, 2011, p.490) nos casos das ruas Oscar Freire e Galvão Bueno e avenida Paulista, e raciocinamos de forma indutiva do micro para o macro sobre os elementos e funções para o espaço pedonal e das forças que sobre ele atuam. Desse modo, é possível avaliar o funcionamento do sistema pedestre, compreendendo suas particularidades mas, também, revelando os catalizadores e os processos que realmente podem ser usados de forma relevante para a sua produção nas cidades.

Rumo as considerações finais, não poderíamos deixar de mencionar como as reflexões sobre o sistema pedestre acabam sendo atravessadas pela pandemia desencadeada pelo Covid-19. A busca de equilíbrio entre circulação e uso do espaço público, frente ao necessário distanciamento social requerido no momento, recrudesce a discussão sobre a distribuição viária e a função dos espaços abertos no Brasil e no mundo, em grande parte pautada pelas forças e processos discutidos nessa pesquisa. Um indicativo de que abordamos uma temática urgente e emergente.



## **CAPÍTULO 1**

### **O LUGAR DO PEDESTRE**

Inicialmente apresentamos a escolha pelo uso da expressão “sistema pedestre” pela perspectiva da dicotomia lugar de passagem – lugar de permanência, aliada a considerações teóricas sobre espaço público. Em seguida, exploramos a forma como o pensamento pedestre é aqui entendido, e como esta noção nos ajuda no desenvolvimento da análise dos estudos de caso. Por fim, tendo o marco legal do Estatuto da Cidade (2001) como ponto de partida, com base em uma linha do tempo abordarmos os principais marcos regulatórios que influenciam a mobilidade urbana pedonal e o advento da participação social como um dos principais fatores que incidem na formulação de políticas públicas.

#### **1.1. SISTEMA PEDESTRE**

Qual a definição e por que ter como foco de estudo o sistema pedestre? Para responder a esta pergunta, o ponto de partida recaiu sobre o seu elemento mais proeminente, a calçada, enquanto espaço físico, parte das ruas reservada ao trânsito de pedestres (conforme Anexo 1 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB)<sup>6</sup>.

A existência (ou não) do calçamento, seu estado de manutenção, seu tipo de revestimento, são atributos essenciais das calçadas de uma cidade, muitas vezes apontados como um dos principais indicadores do grau de civilização de um lugar (YÁZIGI, 2000). Espaço que os cidadãos necessitam para ir e vir com liberdade, autonomia e, principalmente, segurança, direito previsto pela Constituição brasileira<sup>7</sup> e nas legislações Estaduais e Federais, muitas vezes ele organiza-se, de forma oficial ou voluntária, para comportar o fluxo de pessoas que recebem. Assim, é imprescindível optar por uma definição mais ampla, o de **sistema pedestre**<sup>8</sup>:

---

<sup>6</sup> BRASIL, 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

<sup>7</sup> BRASIL, 1988, art. 5, inciso V - Constituição Federal

<sup>8</sup> O PlanMob/SP 2015, no âmbito do transporte não motorizado, reconhece a existência de um Sistema de Circulação de Pedestres no seu Art. 7º, inciso II, em especial no que concerne as características da rede de circulação de pedestres no Município de São Paulo, da infraestrutura necessária para o deslocamento seguro e confortável do pedestre e das metas específicas para os pedestres e para a acessibilidade até 2016, 2018, 2020 e 2024.

ao considerar as calçadas na cidade de São Paulo, fez-se necessária, em razão da ocorrência de apropriações, introduzir no conceito de calçada o de **sistema de pedestres** em área pública aberta. [...] considerar suas extensões virtuais que dão continuidade ao **sistema de pedestres** (YÁZIGI, 2000, p. 31)

Entende-se por extensões virtuais, dentre outros<sup>9</sup>, as passagens de pedestres em vias de circulação automotiva, com ou sem sinalização permanente, ou seja, o próprio leito carroçável quando isento de circulação automotiva (YÁZIGI, 2000). A imagem a seguir ilustra um exemplo de sinalização temporária sobre o leito carroçável na Rua Galvão Bueno (Figura 1).

**Figura 1 - Extensão da calçada com sinalização no leito carroçável na Rua Galvão Bueno.**



Fonte: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/centro-aberto/rua-galvao-bueno/>> .  
Acesso em: 01 jul. 2020.

Além disso, os usos do sistema pedestre estão relacionados à circulação, mas não são sinônimos dela (JACOBS, 2011), pois servem também para suportar as mais diversas ações espontâneas, que por sua vez, geram a movimentação e a permanência do pedestre no meio urbano (CALLIARI, 2019).

Trata-se, portanto, de um complexo sistema que abrange não apenas a adequação do espaço urbano ao pedestre e aos diversos meios de locomoção, como também um conjunto de significados relacionados às suas práticas cotidianas,

---

<sup>9</sup> Extensores virtuais de calçadas: passagem de pedestres em vias de circulação automotiva; passarelas; pontes; viadutos; baixios de pontes e viadutos; pinguelas; escadarias; marquises; o próprio leito carroçável, quando isento de circulação locomotiva; calçadões, galerias subterrâneas; elevados públicos; funiculares; ferryboats. (YÁZIGI, 2000, p. 32).

principalmente às atividades socioculturais e oportunidades de permanência (GEHL, 2015), não sendo um simples equipamento de deslocamento (JACOBS, 2011).

Tal entendimento é importante para este estudo na medida em que essas ações acabam tendo fundamental impacto para a qualidade de vida urbana das cidades, chegando Jacobs a denominar as calçadas – e, por extensão, o sistema pedestre, como órgãos vitais de uma cidade. Isso nos leva a compreender o sistema pedestre como espaço público, produto e possibilitador das relações sociais e lugar de experiência protagonista do drama urbano (JACOBS, 2011).

Espaços públicos são áreas livres e públicas de uso coletivo e democrático nas cidades, ou seja, são espaços de uso público, ou de propriedade do poder público, que podem ser acessados e desfrutados sem custo por toda população, independentemente de renda, gênero, raça ou orientação sexual<sup>10</sup> (ITDP BRASIL, 2020). Para Gehl (2011), todo espaço entre os edifícios e lotes privados na cidade é espaço público, o que engloba a rua – com seu espaço viário e as calçadas, praças, parques, viadutos, entre outros.

Muitas vezes esses equipamentos urbanos transformam e extrapolam seus usos e sentidos habituais. A rua e o viaduto transformam-se em espaço para passeios a pé e outras atividades de lazer e recreação – como é o caso da conquista da Paulista Aberta aos domingos (Figura 2).

---

<sup>10</sup> Istituto Nazionale di Urbanistica [INU] (2013); UN-Habitat (2015). A elaboração da Carta de Espaços Públicos foi liderada pelo Instituto Nacional de Urbanismo da Itália, responsável pela organização da Bienal de Espaços Públicos. Consolidada na segunda edição da Bienal, em 2013, deu origem à publicação conjunta com a ONU Habitat “Ferramenta Global para Espaços Públicos: de princípios globais para políticas e práticas locais”, em 2015.

**Figura 2 - Diferentes formas de uso na Paulista Aberta.**



Fonte: <<https://catracalivre.com.br/cidadania/paulista-aberta-para-pessoas-aos-domingos-tem-ampla-aprovacao-da-sociedade-civil/>>. Acesso em: 11 set. 2020.

O sistema pedestre, portanto, vai além de uma forma específica, ou de uma coleção de coisas, ou de um vazio preenchido de matérias diversas. Ele não se reduz a uma forma imposta aos fenômenos ou à materialidade física, pois há uma soma de afetos sensíveis que sobre ele atuam para produzi-lo (LEFEBVRE, 2013), sendo que as práticas sociais dão significado ou conformam o significado de tais espaços (MAGNANI, 1996). Esses afetos podem ganhar forma nas lutas pelo espaço em escala coletiva, por meio das lutas políticas que se desenrolam desde a esfera nacional até o nível municipal, neste último incluídas as escolhas em termos de equipamentos e espaços públicos.

Nesse sentido, o sistema pedestre insere-se como um dos balizadores para o debate sobre o direito à cidade no horizonte de luta dos movimentos sociais que questionam o modo como se realiza a vida urbana. Afinal, “enquanto outros modais deslocam a cidade ao papel de mero espaço de passagem, caminhar no meio urbano permite a apropriação do espaço público, favorecendo a construção de um novo sentido de pertencimento” (SILVA NETO, 2017).

## Fluxos e permanências

Diariamente pessoas se deslocam na cidade para as mais diferentes atividades – trabalhar, estudar, fazer compras, passear, ter acesso ao lazer, e tem a escolha de optar por diferentes modais de transporte tais como veículos próprios, transporte público, caminhar, dentre outros. A mobilidade urbana trata, primordialmente, da capacidade de pessoas e bens no espaço urbano para realização de suas atividades cotidianas, em um tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro (VARGAS, 2008).

O conceito de mobilidade urbana sustentável, base da atual Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (BRASIL, 2012), é fruto da articulação e união de políticas de transporte, circulação, acessibilidade e trânsito com a política de desenvolvimento urbano. Enquanto diretriz de uma “política-síntese, tem como finalidade primeira proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável” (MCIDADES, 2014, p. 14). Visa proporcionar, em última instância, o “acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. “Ou seja: baseado nas pessoas e não nos veículos” (MCIDADES, 2014, p. 13).

Uma das mais importantes ferramentas para o planejamento de políticas de mobilidade urbana em São Paulo é a Pesquisa Origem e Destino (Pesquisa OD, ou OD<sup>11</sup>), a partir da qual a Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM) mensura, desde 1967 e a cada 10 anos, as viagens realizadas dentro da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Planejada e executada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), esta pesquisa faz um levantamento sobre o padrão e as escolhas de transporte da população de uma região ao investigar os deslocamentos diários que as pessoas fazem, suas origens e destinos, que meios de transporte usam e quais os motivos de seus deslocamentos. Como importante fonte de dados

---

<sup>11</sup> O que é a Pesquisa OD <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/pesquisa-od.aspx>

sobre padrão de deslocamentos, e como não existem pesquisas específicas para a contagem do número de pedestres na cidade, da Pesquisa OD é possível derivar algumas estatísticas que nos ajudam para fins deste estudo.

A Figura 3 apresenta a evolução das viagens diárias por modo principal em 2017: foram realizadas diariamente 42,007 milhões de viagens na RMSP, divididos em estatísticas percentuais entre os modos motorizados e não motorizados (METRÔ, 2017).

**Figura 3 - Tabela com a evolução das viagens diárias por modo principal RMSP.**

		VIAGENS											
		1967		1977		1987		1997		2007		2017	
MODO		(x 1.000)	%	(x 1.000)	%	(x 1.000)	%	(x 1.000)	%	(x 1.000)	%	(x 1.000)	%
COLETIVO		4.894	68,1	9.580	62,8	10.455	56,1	10.473	51,2	13.913	55,3	15.295	54,1
INDIVIDUAL		2.293	31,9	5.683	37,2	8.187	43,9	9.985	48,8	11.254	44,7	12.985	45,9
MOTORIZADO		7.187	100,0	15.263	100,0	18.642	100,0	20.458	100,0	25.167	100,0	28.280	100,0
BICICLETA		-		71	1,2	108	1,0	162	1,5	304	2,4	377	2,7
A PÉ		-		5.970	98,8	10.650	99,0	10.812	98,5	12.623	97,6	13.350	97,3
NÃO MOTORIZADO		0	0,0	6.041	100,0	10.758	100,0	10.974	100,0	12.927	100,0	13.727	100,0
<b>TOTAL</b>		<b>7.187</b>		<b>21.304</b>		<b>29.400</b>		<b>31.432</b>		<b>38.094</b>		<b>42.007</b>	

Fonte: Metrô-Pesquisas OD 1967/1977/1987/1997/2007 e 2017

Fonte: <[http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/Ebook%20Pesquisa%20OD%202017\\_final\\_240719\\_versao\\_4.pdf](http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/Ebook%20Pesquisa%20OD%202017_final_240719_versao_4.pdf)>. Acesso em: 01 jul. 2020.

Se tomarmos como exemplo o ano de 2017, ao dividirmos apenas o total de viagens no modo a pé (13,350 milhões) pelo total de viagens (42,007 milhões), podemos afirmar que cerca de 31% das viagens são realizadas nessa modalidade, ou seja, abarcam 1/3 dos deslocamentos (um padrão que se repete de forma semelhante nos anos anteriores).

No entanto, a Pesquisa OD deixa de contabilizar uma imensa quantidade de deslocamentos mais curtos ao optar por registrar apenas os deslocamentos a pé superiores a 500 metros. Assim, deixa de levar em consideração os trechos realizados a pé para acesso a diferentes meios de transporte (dificilmente um único

meio de transporte garante a realização da viagem toda) ou mesmo deslocamentos curtos para almoço, compras em estabelecimentos próximos, entre outros.

Para avaliar este cenário, o artigo *A subestimativa das viagens a pé em São Paulo* (PEREIRA; NUNES, 2017) tem como objetivo estimar quantas viagens a pé deixam de ser computadas pela pesquisa de mobilidade realizada pelo Metrô de São Paulo. O trabalho tomou como base os dados da Pesquisa Mobilidade 2012, uma aferição realizada pelo mesmo órgão, porém com amostra menor, para verificar prováveis alterações da Pesquisa OD 2007. Como proposição metodológica, analisam-se três classificações que permitem observar a uma subestimativa das viagens a pé: **sub-registro** para a não inclusão das viagens a pé com menos de 500 metros; **sub-identificação** do modo a pé por não ser considerado quando seu registro está integrado a outros modos; **sub-relato** como consequência do caráter de autodeclaração de viagens. No sub-relato, por exemplo, estariam deixando de ser computados os deslocamentos realizados no horário do almoço por pessoas que trabalham fora – uma estimativa que se justifica pelo notável volume de pedestres entre 12h e 14h em alguns centros comerciais de São Paulo<sup>12</sup>, dentre tantas outras atividades que são realizadas a pé sem função necessariamente utilitária. A seguir, transcrevemos os principais resultados da pesquisa:

O trabalho aponta o modo a pé como o mais importante modo de transporte em São Paulo. Além das 7,9 milhões de viagens existentes totalmente a pé, são mais 8,9 milhões de viagens a pé equivalentes realizadas juntos com outros modos. Ademais, uma abordagem proposta indicou pelo menos um milhão de pessoas caminhantes no horário de almoço. A análise de sub-registro indica que as viagens a pé deveriam ser tratadas como todos os outros modos de transporte na pesquisa (PEREIRA; NUNES, 2017).

A conclusão acima potencializa a reflexão proposta neste estudo sobre a importância da inclusão do pensamento pedestre nas políticas públicas de mobilidade urbana. O sistema pedestre, enquanto parte estruturante do

---

<sup>12</sup> Dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares 2008-2009 (IBGE, 2010) indicam que 24% das despesas com alimentação eram gastos fora de casa no Brasil. Sendo assim, é esperado um pico de viagens por volta das 12h por motivo “assuntos pessoais”. De fato, a pesquisa OD 2012 indica 400 mil viagens a pé por motivos pessoais (com horas de início 12h e 13 horas), porém eram mais de 5 milhões de empregos formais no município segundo Seade (2017). (PEREIRA;NUNES, 2017, p. 7).

deslocamento a pé, deve ser considerado tão essencial quanto a infraestrutura dos outros meios modais de mobilidade.

Ao mesmo tempo, quando o foco prioritário do planejamento urbano é a vazão de veículos automotores, o sistema pedestre assume o objetivo simplista de apenas permitir que as pessoas tão somente caminhem sem disputar espaço com os veículos.

Como consequência, os fluxos sobrepõem-se aos lugares, ficando as condições favoráveis às permanências, ao encontro e à exploração do espaço urbano relegadas ao segundo plano. Há não só uma diminuição das oportunidades para a locomoção no modo a pé, como também se perde os significados cultural e social do espaço da cidade. (GEHL, 2015) , enfatizando que “passar é mais valioso que estar” (CALLIARI, 2016, p. 187).

Em contraposição a esta ideia, segundo Ascher, a rua tem três funções: de trânsito, de acesso (distribuição) e de recepção. A rua é:

uma via no interior de um aglomerado urbano que serve, específica ou simultaneamente, para atravessar uma zona desse aglomerado, para acessar lugares situados ao longo ou imediatamente próximos a essa via, e para produzir um espaço coletivo e utilizável em diversos tipos de atividade. (ASCHER, 2010, p. 18)

Assim, o deslocamento de seus usuários e os diversos usos que fazem da cidade indicam uma dinâmica muito mais complexa, que se estabelece cotidianamente e que nunca se repete. O espaço das ruas, lugar da vitalidade das cidades, não é só passagem, mas também lugar de estar e de promoção das trocas que podem ocorrer no espaço público. Assim, o sistema de pedestre pode ser entendido como espaço de encontros casuais ou combinados, de descanso e contemplação, cada um tão fundamental quanto a circulação para o funcionamento das cidades. São usos que se transformam no tempo e no espaço, divertem e sustentam milhões de pessoas, dão acesso a bens e serviço e possibilitam o encontro dos moradores da cidade (GEHL, 2015; YÁZIGI, 2000 ; JACOBS, 2011).



Sob esta ótica e em relação aos casos aqui propostos, o sucesso do sistema pedonal enquanto espaço público depende, dentre outros fatores, da sua capacidade de atrair as pessoas e estimulá-las para aí permanecerem (ALVES, G., 2003). Muitos são os cenários possíveis: bancos que equipam o passeio público para o descanso, apresentações de artistas de rua que convidam à contemplação, mesas de bares que disputam espaço com os pedestres nas calçadas, pessoas que desfilam em frente às vitrines, conforme exemplificado na Figura 4.

**Figura 4 - Mesas na calçada e pessoas caminhando na Rua Oscar Freire.**



Fonte: Talitha Fávoro <<https://talithafavaro.46graus.com/channel/photoshoot-da-julia-na-rua-oscar-freire-TPX9504/>>. Acesso em: 01 jul. 2020.

Porém, esse espaço público democrático continua sendo uma aspiração de abertura e acessibilidade, e tem como elemento essencial (GUIRARDO, 2009) pautado pelos valores sociais e culturais da vida em sociedade nele refletidos. A seguir analisamos que valor o pensamento pedestre assume nesta disputa.

## 1.2. PENSAMENTO PEDESTRE

O pedestre é qualquer pessoa presente a pé nas vias públicas, locomovendo-se ou não. Pessoas em cadeiras de rodas ou conduzindo bicicletas na qual não estejam montadas<sup>13</sup>, para fins de planejamento e engenharia, são consideradas pedestres, na medida em que se locomovem com velocidades semelhantes às das pessoas caminhando a pé, ocupam espaços de tamanhos semelhantes, necessitam de pisos com características semelhantes às dos pisos recomendados para o caminhar a pé e têm os mesmos desejos e necessidades na cidade.

O senso comum não valoriza o pedestre. Para refletir sobre esta afirmação, propomos um caminho de análise a partir da expressão **pensamento pedestre**. Utilizada tanto em rodas de conversa informais quanto em seminários acadêmicos, a expressão *pensamento pedestre* é comumente utilizada para diminuir ou menosprezar determinados atos ou posicionamentos. Uma pessoa com um pensamento pedestre seria, nesse sentido, alguém que não merece atenção e deve ser ignorada. A Figura 5 é uma fotografia dos principais resultados da pesquisa pelo termo no indexador de busca online:

---

<sup>13</sup> Art. 2o Estatuto do Pedestre (SÃO PAULO, 2017).

Figura 5 - Resultados de pesquisa negativos pelo termo.

The image shows a screenshot of Google search results for the term "pensamento pedestre". The results are displayed in a list format, each with a source URL, a title, a snippet, and a visitation date. The results are as follows:

- Source:** www.correio24horas.com.br > noticia > nid > a-flip-de-...  
**Title:** A Flip de Diamant, Bishop e Cabral de Melo Neto - Jornal ...  
**Snippet:** 30 de dez. de 2019 - ... Folha Antonio Prata, que costuma demonstrar sagacidade nos seus textos, me sai com um pensamento pedestre de tal natureza que é difícil ...  
**Visitation:** Você visitou esta página 2 vezes. Última visita: 01/06/20
- Source:** www.adur-rj.org.br > pop-up > qi\_dos\_baianos  
**Title:** O QI dos baianos - RA MELHOR VIZUALIZAÇÃO - MAXIMIZE ...  
**Snippet:** 7 de mai. de 2008 - ... pode achar inconveniente ter entre seus acadêmicos alguém com pensamento pedestre, mas é preciso entender onde está o pé. Há três ...
- Source:** www.insieme.com.br > Inicio > Cidadania Italiana  
**Title:** 48 meses é vingança contra os Ítalo-descendentes, diz ...  
**Snippet:** 30 de set. de 2018 - Ele qualifica de "pensamento pedestre" o que existe entre alguns setores de agentes do Estado Italiano, incapaz de reconhecer o que os ...  
**Visitation:** Você visitou esta página 2 vezes. Última visita: 01/06/20
- Source:** jornalggm.com.br > Justiça  
**Title:** Ministra denuncia adesivo ofensivo ao Ministério Público - GGN  
**Snippet:** 2 de jul. de 2015 - ... perderam qualquer significado, seriedade e mínima decência depois ... separar irrelevantias e coisas importantes, é o pensamento pedestre.
- Source:** blogdopolibiobraga.blogspot.com > 2018/07  
**Title:** Julho - Documentos - Blog do Polibio Braga: Julho 2018  
**Snippet:** O significado era duplo: liberdade para o líder sul-africano e ao mesmo tempo ... uma trincheira de combate ao pensamento pedestre que o esquerdismo tem ...
- Source:** blogdogiuliosanmartini.wordpress.com > 2018/07/29  
**Title:** a hegemonia profissionalista ou o totalitarismo cultural - Blog ...  
**Snippet:** 29 de jul. de 2018 - ... dos anos, em estabelecer, no Brasil, uma trincheira de combate ao pensamento pedestre que o esquerdismo tem propalado pelo país.  
**Visitation:** Você visitou esta página em 01/06/20.

Fonte: resultados obtidos em pesquisa realizada no Google Search. Acesso em: 07 jul. 2020.

Junto a esses resultados, porém, encontramos a mesma expressão sendo utilizada mais recentemente para clamar por um novo tipo de pensamento, aquele que coloca o pedestre como prioridade e no centro das decisões sobre a mobilidade urbana, conforme vemos na Figura 6 a seguir:

**Figura 6 - Resultados de pesquisa positivos pelo termo.**

The image shows a screenshot of Google search results for the term "pensamento pedestre". It displays five search results, each with a breadcrumb trail, a title, and a snippet of text. The results are as follows:

- run.unl.pt > bitstream** PDF  
**A Cidade, a vida urbana e os seus contributos para a ... - RUN**  
menor de carros significa menos congestionamento e um incremento na ... Na mudança para um pensamento pedestre, o transporte público é outro fator.
- livrozilla.com > doc > dissertação-pdf**  
**Dissertação PDF - livrozilla.com**  
Na mudança para um pensamento pedestre, o transporte público é outro fator preponderante. Para além das estratégias até ao momento relacionadas, ...
- www.ufsm.br > sites > II\_CNSPC\_2019\_\_Anais\_Volume-2** PDF  
**patrimônio cultural - UFSM**  
o pensamento pedestre, seu maior interessado. Os calçadões do centro de São Paulo já nasceram polêmicos e 50 anos depois, ainda dividem opiniões. 4.
- www.teses.usp.br > teses > LeticiaMariaOlivaresRodrigues** PDF  
**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO ESCOLA DE ... - Teses USP**  
27 de fev. de 2015 - de variação sobre materiais já assimilados criando significados diferentes; ...  
Esse desenvolvimento do "pensamento pedestre" pode ser ...
- wsimag.com > arquitetura-e-design > 25807-uma-ponte...**  
**Uma ponte pode ser um romance | Wall Street International ...**  
6 de mai. de 2017 - George Steiner, no livro A Ideia de Europa, refere, aliás, o pensamento pedestre dos europeus como sendo um dos axiomas que definem essa ...  
Você já visitou esta página várias vezes. Última visita: 08/06/20

Fonte: resultados obtidos em pesquisa realizada no Google Search. Acesso em: 07 jul. 2020.

O último resultado de pesquisa, indicado na Figura 6 – *Uma ponte pode ser um romance*, chama atenção para a resenha do livro *A Ideia de Europa*, de George Steiner (2004)<sup>14</sup>. Um dos argumentos desse livro apresenta uma visão da cultura e da vida europeia a partir de um de seus axiomas, o *pensamento pedestre* europeu:

George Steiner, no livro *A Ideia de Europa*, refere, aliás, o pensamento pedestre dos europeus como sendo um dos axiomas que definem essa ideia de Europa, porque foi e é percorrida a pé e isso determina a existência de uma relação essencial entre os europeus e a sua paisagem. Steiner destaca a cadência e sequência do pensamento e sensibilidade europeus que, para o autor, são as de um caminhante, como os peripatéticos gregos, que se deslocavam a pé, de polis em polis, ensinando de forma itinerante (VALE, 14 jun. 2017).

O livro faz uma leitura do cotidiano europeu pelo viés da atemporalidade de determinados fatos que, por sua vez, ganham novos significados a partir da substância das coisas contemporâneas. Em uma de suas passagens, afirma que a Europa, que no passado foi percorrida a pé para se reconhecer e encontrar sua unidade, encontra a mesma simbologia na Europa atual percorrida por meio das cafeterias. As curtas distâncias permitem a circulação rápida de ideias e até os passeios entre países. Assim, a Europa é explicada a partir da escala humana e do espaço vivido, moldada por meio do pensamento de quem por ela se desloca a pé (GEORGE, 2020).

Para Steiner (2004), “os componentes integrais do pensamento e da sensibilidade europeus são, no sentido radical da palavra, pedestres. A sua cadência e sequência são as do caminhante” (p. 30). Assim, o *pensamento pedestre europeu* de Steiner é conformado por uma relação essencial entre o europeu e o espaço pelo qual ele se desloca a pé, o que permite captar sinais exteriores e aparentemente marginais, possibilitando uma maneira mais abrangente de perceber o mundo.

---

<sup>14</sup> George Steiner foi um crítico literário, professor na Universidade de Cambridge e Genebra e o livro *A Ideia da Europa* foi lançado em 2004.

A leitura desta pequena publicação nos convida à tentativa de contextualizar o modelo de *pensamento pedestre* presente em terras brasileiras. Para tanto, nos valem de uma breve perspectiva histórica baseada em outros termos e simbologias relativos ao fato de estar e deslocar-se a pé.

A expressão idiomática *pé rapado* faz alusão ao século 17, quando os sujeitos pobres e sem sapatos, ao chegar às igrejas, raspavam o pé num aparato para limpá-los antes de entrar. Parte da distinção de classe (Figura 7) sinalizava, justamente, a condição de ir a pé e/ou descalço, enquanto outros, de classes mais abastadas, chegavam em carroças (CASCUDO, 2004).

**Figura 7 - Tirinha da cartunista Ciça, do livro "Pagando o Pato", da editora L&PM, onde ele explora o termo pé rapado.**



Fonte: <<https://www1.folha.uol.com.br/folha-100-anos/2020/02/entre-patos-e-formigas-obra-de-cica-compoe-fabula-politica-do-brasil.shtml>>. Acesso em: 01 jul. 2020

A calçada, por sua vez, também já aparecia como uma mediação material importante em termos de sociabilidade. No século XIX, quando era necessário deslocar-se a pé pelas ruas, a calçada devia ser exclusividade do senhor:

Entre as 'normas de boas maneiras' que diziam respeito ao escravo no século XIX, uma previa 'andar no meio da rua, ainda que chapinasse na lama (conta-se que os brancos os 'enxotariam' da calçada, em caso contrário)'. [...] a calçada constituía, nesse cenário de desigualdade institucionalizada, um importante recurso físico a distinguir posições sociais até mesmo durante o ato de andar a pé pelas ruas (FREHSE, 2011, p. 243).

Por outro lado, a propriedade e o acesso a determinados meios técnicos de transporte sempre refletiram posições sociais, indicando que, “cada um a sua maneira – animais e redes, cadeiras e carros –, são maneiras de elevar os corpos acima do nível do leito da rua” (FRESHSE, 2011, p. 243). Estes artefatos não só sinalizavam que tais meios eram acessíveis apenas aos privilegiados, como também o corpo elevado, como mencionado, ao permanecer sentado estabelecia uma relação de assimetria entre senhores e cativos, uma postura social traduzida pelo fato de estar sentado ou em pé (FRESHSE, 2011).

Nas cidades contemporâneas brasileiras, este entendimento assimétrico foi agravado pelas visões inerentes ao planejamento urbano naquele momento, especialmente nas décadas de 1960 e 1970, em que cada vez mais se priorizou o uso do transporte motorizado em detrimento de outros modos de deslocamento, e projetos de mobilidade que priorizaram dar vazão ao uso do automóvel particular. Estabelece-se a cultura de valorização do automóvel, e “o pedestre, mais do que nunca, é a pessoa que se define a partir de algo que não tem – o carro, entendido como a única possibilidade de acesso à cidade e às benesses da vida moderna” (CALLIARI, 2019, p. 85).

Este caminho de diferenciação social, mediado pelo modo de fruir e permanecer nas calçadas, acaba por assumir desdobramentos semânticos, condenando o *pensamento pedestre* como sinônimo de rasteiro, menor, de baixo nível, simplório, tosco.

Entramos, portanto, no campo de pretensão da quebra de um paradigma<sup>15</sup>, calcado em valores sociais perpetuados, e que almeja valorar de forma positiva o

---

<sup>15</sup> “Os paradigmas induzem o nosso comportamento, os nossos conceitos e preconceitos, a visão das coisas e as diretrizes a serem seguidas. Isso ocorre com base em uma percepção comum de tradições, valores, costumes, crenças e regras. No entanto, muitos paradigmas são as causas de várias limitações em nossos procedimentos e inovações. Einstein dizia: “é mais fácil quebrar um átomo que um preconceito”. A mudança de paradigma pode levar-nos a um novo momento, a um novo “status” que abre novas possibilidades e oportunidades [...] Assim, quebrar paradigmas é procurar enxergar as coisas por um ângulo diferente dos outros. É preciso analisar a forma que pensamos e atuamos. Entender que as soluções estão na mudança de nossos pensamentos. No entanto, aqueles que quebram paradigmas, que efetuam mudanças, encontram rejeições e obstáculos por todos os lados, principalmente daqueles que se beneficiavam com a antiga ordem ou



pensamento pedestre no âmbito do planejamento urbano e das políticas públicas de mobilidade urbana. Conforme veremos no decorrer da pesquisa, formulações teóricas e jurídicas favoráveis nem sempre são suficientes para garantir mudanças do que a prática social impõe como pensamento dominante.

Partimos, assim, do arcabouço teórico de dois autores que tiveram papel decisivo para a construção de novos referenciais para o planejamento urbano. **Jane Jacobs**<sup>16</sup> foi responsável por um conjunto de reflexões que devolvem a cidade e o pensamento urbanístico às pessoas, e pela ideia de que por serem organismos complexos, a cidade e suas ruas precisam ser planejadas a partir da análise das dinâmicas e da sociabilidade que nelas existem. (CYMBALISTA, 2018; PRADO, 2018). Anos depois, essa autora torna-se referência para **Jan Gehl**<sup>17</sup>, que ao apropriar-se do termo *cidade para pessoas*, posiciona a dimensão humana como necessária a um novo planejamento urbano. Gehl defende que esforços devem ser investidos para reforçar os espaços para os pedestres em uma política urbana integrada, cuja função social do espaço é a de local de encontro, contribuindo para uma sociedade aberta e democrática. Sem dúvida, nesse movimento está implícita a valorização do pensamento pedestre.

A formulação de políticas públicas de mobilidade na cidade de São Paulo, nas gestões públicas da capital paulista a partir dos anos 2000, tem notória influência desses autores – ainda que nem sempre concretizada. Como indício da veracidade dessa afirmação, o livro *Morte e Vida nas Grandes Cidades* (JACOBS, 2011) chega a ser citado como *livro de cabeceira* de prefeitos (TAVOLARI, 2019), e muitos dos conceitos nele presentes são incorporados ao debate público. Já na gestão 2013-2016, o escritório Gehl Architects presta consultoria para a prefeitura de São Paulo

---

saem de sua zona de conforto.” Disponível em: <<https://www.cpt.com.br/palavra-do-presidente/quebra-de-paradigmas>>. Acesso em 13 mar. 2021

<sup>16</sup> Jane Jacobs é autora de *Morte e Vida nas Grandes Cidades* (2011), um dos mais influentes livros da história recente do urbanismo no Ocidente.

<sup>17</sup> Jan Gehl, autor de *Cidade para Pessoas* (2015), foi em grande parte influenciado pelos ensinamentos de Jacobs. Em depoimento sobre o legado de Jane Jacobs, Gehl atribui a ela a introdução do elemento humano no planejamento urbano. (CALLIARI, 2019, p. 88). Fonte: [https://www.youtube.com/watch?v=pMu9F6\\_klrs](https://www.youtube.com/watch?v=pMu9F6_klrs). Acesso: 19 jan. 2019.



na definição de projetos de intervenção urbana nos espaços públicos do Centro<sup>18</sup>, que direciona a solução de intervenção na Rua Galvão Bueno (um dos estudos de caso dessa pesquisa). No mesmo período, a Ong Comunitas<sup>19</sup> lança a publicação *Como prefeitos e prefeitas podem construir cidades para as pessoas* – versão brasileira do *A Mayor's Guide to Public Life*, guia produzido pelo escritório Gehl Architects (2019).

Embora não tenhamos a pretensão de avaliar a pertinência da escolha destes autores pelo poder público, é possível ponderar sobre como a reincorporação do elemento humano e consequente valorização do pensamento pedestre por eles partilhada, vem influenciando (ou não) discursos e decisões políticas.

A seguir, veremos como utilizar das lentes do pensamento pedestre nos ajudar a responder à pergunta acima, que tem consequências no planejamento da mobilidade urbana e na produção do espaço público da cidade.

### **Pensamento no, do e por meio do pedestre**

A produção do espaço é aqui entendida com base na tríade elaborada por Lefebvre (2013), que inclui as representações do espaço, as práticas espaciais e os espaços de representação. Assim, o **espaço concebido** (representação do espaço), seria o planejado de forma utilitária e técnica, a partir de normas que regulam o que o cidadão pode ou não fazer e traduzido, especialmente, em suas características físicas; o **espaço percebido** seria relativo à prática social, e expressa a realidade cotidiana e a realidade urbana, articulando a dimensão do vivido e concebido; já o **espaço vivido** (espaço de representação) estaria ligado ao espaço dominado e experimentado, que muitas vezes não correspondem às anteriores (ALVES, G., 2019). Essas três dimensões têm igual valor, ou seja, o espaço é, ao mesmo tempo,

---

<sup>18</sup> Entre 2013 e 2014, o escritório Gehl Architects prestou consultoria para a Prefeitura de São Paulo para desenvolvimento do Programa Centro Aberto, iniciativa que compõe a análise do estudo de caso da Galvão Bueno no capítulo 3.

<sup>19</sup> A Comunitas é uma organização da sociedade civil que fomenta e fortalece um pacto coletivo entre setores para o desenvolvimento sustentável do País. <https://www.comunitas.org>

percebido, concebido e vivido, sendo a tríade indissociável e presente em todos os espaços. (SCHMID, 2012)

A tríade lefebvriana, de perspectiva fenomenológica – espaço percebido, concebido, vivido, permite-nos contextualizar as lentes do pensamento pedestre com base em uma tridimensionalidade:

- a) Pensamento **no** pedestre: como figura central no processo de decisão, aquele que deve ter prioridade sobre as demais formas de deslocamento para a definição do uso do espaço viário. Um ato de pensamento que é ligado à produção do conhecimento. Tem simetria com o âmbito do espaço planejado e concebido, das normas técnicas, que estabelece o que o cidadão pode ou não fazer. O pensamento que procura representar a realidade espacial.
- b) Pensamento **do** pedestre: como um dos atores, uma das partes atuantes do processo de definição de políticas, que tem voz ativa para dizer o que quer e como quer do espaço. É relativo à prática social e expressa a realidade cotidiana e a realidade urbana, apreendida por meio dos sentidos. Articula a dimensão do espaço vivido e do espaço concebido. O pensamento que expressa a materialidade espacial.
- c) Pensamento **por meio do** pedestre: como aquele que ocupa o espaço público e nele se sociabiliza, conferindo-lhe vitalidade e cuja imaginação deseja modificá-lo e ocupá-lo, o espaço vivido. A experiência prática que não se deixa exaurir pela análise teórica, vivida na materialidade espacial.

Sob a lógica da teoria de produção de espaço de Lefebvre, pensamento no, do, por meio do pedestre estão interconectados dialeticamente e dependentes de uma tripla determinação, que se articula de acordo com a realidade social da qual derivam e intrinsecamente ligados ao tempo histórico e ao contexto de sociedade (tempo-espaço) onde estão inseridos. (SCHMID, 2012).

Esta tridimensionalidade é identificada nos processos sociais, que em sua maioria requerem comunicação, confronto, comparação e, por conseguinte, linguagem e discurso, signos e trocas de signos. Demandam uma análise capaz de

considerar as relações sociais, relações de poder e conflitos relevantes em cada situação. (SCHIMD, 2012)

Em um cenário análogo, formam-se as políticas públicas. O poder público articula-se às forças e aos processos sociais presentes para responder a determinadas demandas e práticas sociais e, dentre outras alternativas, pode responder por meio da formulação de políticas públicas.. Desse modo, políticas públicas também são fruto de produção social, e como tal, devem ser compreendidas no contexto de uma sociedade específica para a qual o tempo-espaço não são apenas relacionais mas fundamentalmente históricos. (ALVIM; CASTRO; ZIONI, 2010).

Com base neste paralelismo, **assumimos o pensamento (no, do, por meio do) pedestre como lente de análise deste estudo, direcionando a observação sobre o contexto contemporâneo (2000-2020) das disputas narrativas entre os diferentes atores que buscam resposta às demandas relacionadas à mobilidade pedonal no terreno político e que geram políticas públicas.**

Neste ponto é importante compreender qual o estado da arte do pensamento pedestre no contexto espaço-tempo proposto neste estudo. Para tanto, nos valem de uma linha do tempo<sup>20</sup> que apresenta a legislação e os principais marcos legais que regulamentam, direcionam, influenciam ou consolidam aspectos relacionadas à mobilidade pedonal na cidade de São Paulo, no intervalo de 2000 a 2020. É o que nos propomos a analisar a seguir.

### **1.3 LEGISLAÇÃO, MARCOS REGULATÓRIOS E POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA**

Políticas públicas de mobilidade urbana são parte da lógica e da estrutura das políticas urbanas e, como tal, podem ser definidas como um conjunto de ações e decisões tomadas pelo poder público, com a participação, direta ou indireta, de entes públicos ou privados com vistas a atender as demandas e práticas sociais

---

20 A cronologia foi em grande parte baseada na linha do tempo desenvolvida pelo Projeto Como Anda. Fonte: <<http://comoanda.org.br/explore/marcos-da-mobilidade>>. Acesso em: 20 jan. 2021.

expressas, sobretudo, ao nível das questões locais, que afetam a organização dos fluxos na cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas ao que esta oferece (ALVIM, CASTRO, ZIONE, 2010).

Nesse contexto, a análise a seguir concentra-se na produção da regulamentação relacionada à mobilidade a pé nas últimas duas décadas, pautada por importantes mudanças do nosso arcabouço legal referente ao planejamento dos sistemas de mobilidade e às políticas públicas implementadas em nível municipal, estadual e federal. Esse cenário de evolução encontra especial reverberação na cidade de São Paulo, onde a condição e o sistema de pedestres são cada vez mais debatidos pela sociedade e poder público em fóruns de planejamento e gestão. A qualificação dos espaços públicos e de suas formas de ocupação, a mobilidade urbana e a melhoria do sistema de circulação são temas que têm sido objeto de reinvenção mediante uma série de iniciativas que desembocam ora na revisão, ora no estabelecimento de políticas públicas e marcos legais, em âmbito municipal (ESPAÇOS PÚBLICOS, 2016).

Com a reforma institucional potencializada pela **Constituição Federal de 1988** (BRASIL, 1988), assiste-se ao impulso a novos padrões de gestão local, pautados pelo advento do **Estatuto da Cidade** (BRASIL, 2001) estabelecendo-se, assim, um importante marco institucional que modifica as formas de atuação do poder público e de ação dos demais agentes que participam da produção do espaço urbano. (ALVIM; CASTRO, 2010).

O Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) regulamenta então os artigos 182 e 183 da Constituição Federal para estabelecer diretrizes gerais da política urbana e dirime sobre outras providências, entre estas, garante um conjunto de instrumentos para a execução da política de desenvolvimento urbano que, aliadas à ampliação dos direitos sociais, contribuem para o próprio processo de concepção e implementação de políticas urbanas. O Estatuto, ao instituir a necessidade de elaboração dos Planos Diretores Estratégicos de modo participativo, e que as cidades com mais de 500 mil habitantes devem ter um plano de transporte urbano a ele integrado, abre a

possibilidade para investimentos em políticas eficazes de priorização da acessibilidade e do andar a pé nas cidades.

O Estatuto da Cidade não dispõe especificamente sobre a mobilidade urbana, mas um dos maiores ganhos dele advindos foi a inversão da lógica das políticas públicas de transporte e mobilidade, ou seja, o objetivo do transporte passa a ser entendido não como promotor de deslocamento de pessoas de um lugar a outro, mas sim o de possibilitar o acesso aos bens e serviços para todos os cidadãos, de forma eficiente. Desse modo, estabeleceu as bases para que a circulação e a mobilidade sejam pensadas como algo intrínseco à vida urbana.

Outra importante conquista é o reconhecimento do **Direito das Pessoas com Deficiência Física ou com Mobilidade Reduzida** com a Lei Federal nº 10.098/2000 (BRASIL, 2000), que estabelece no seu art. 1º “normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida”, e dispõe no art. 3º também que o “planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida”. Esta perspectiva passa a direcionar decisões e novos investimentos a fim de possibilitar as necessárias adequações.

O **Ministério das Cidades**<sup>21</sup> é criado em 1º de janeiro de 2003, com a Medida Provisória nº 103/2003, convertida na Lei nº 10.683 de 28 de maio de 2003, com a missão de combater as desigualdades sociais ao prever transformar as cidades em espaços mais humanizados, ampliar o acesso da população à moradia, ao saneamento e ao transporte. Estrutura-se em quatro secretarias integradas: Desenvolvimento Urbano, Habitação, Saneamento e **Mobilidade Urbana**, sendo que esta última inclui gestão do Departamento Nacional de Trânsito, antes pertencente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Ao incorporar às suas

---

<sup>21</sup> A Reforma Ministerial promovida em 2019 pela nova gestão do Governo Federal extinguiu a pasta do Ministério das Cidades.

competências as áreas de transporte e mobilidade urbana, o Ministério dá início às discussões para a construção da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Assim, o órgão torna-se responsável pela proposição de novos marcos regulatórios das políticas urbanas nacionais e criação programas de financiamento para projetos de infraestrutura urbana, como foi a proposição do PL 1.687/2007 (BRASIL, 2007), posteriormente regulamentado pela Lei 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (BRASIL, 2012).

O Ministério das Cidades coloca em discussão o conceito de **mobilidade urbana sustentável**. Este conceito, base de consolidação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, contribui para a produção de cidades mais justas e humanas, e para a promoção e expansão da cidadania, do fortalecimento da democracia, por meio do acesso universal ao espaço urbano e ao desenvolvimento econômico, estabelecendo uma importante discussão em direção da garantia ao direito à cidade.

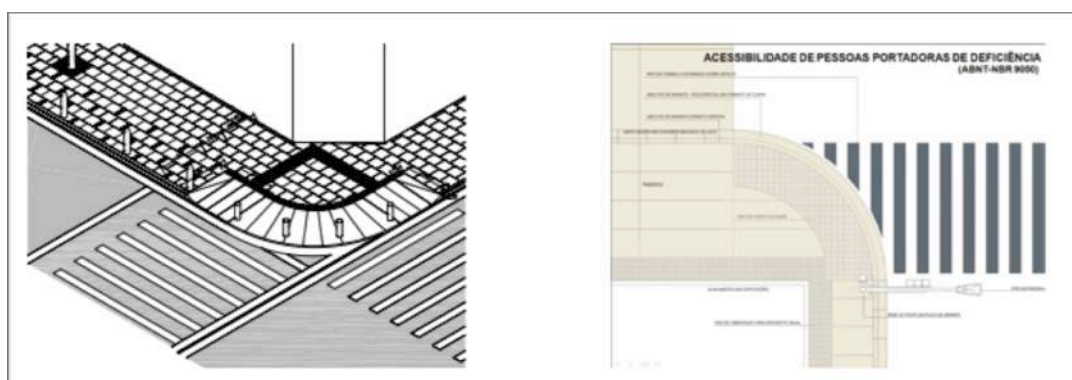
Por fim, para consolidar uma melhor compreensão daquilo que significa a mobilidade para o desenvolvimento urbano, o Ministério das Cidades abriu espaço para ampla participação da sociedade na proposição, discussão e elaboração do que seria uma política nacional de mobilidade urbana sustentável, de modo a favorecer a atuação dessa instituição para integrar políticas urbanas com base na realidade territorial.

Em âmbito municipal, São Paulo também retoma o processo de reconstrução de políticas urbanas de bases democráticas e participativas. No período entre 2001 e 2004, um novo **Plano Diretor** (SÃO PAULO, 2004) é elaborado de acordo com os princípios da Carta Constitucional e do Estatuto da Cidade, tendo sido iniciado um processo de planejamento descentralizado e participativo

Surge o **Programa de Intervenção em Ruas Comerciais**, estabelecido com o Decreto Municipal nº 42.834/2003 (SÃO PAULO, 2003) e posteriormente regulamentado pelo Decreto Municipal nº. 43.368/2005 (SÃO PAULO, 2005) e Decreto Municipal nº. 46.880/2005 (SÃO PAULO, 2005). O programa destina-se à realização de obras e serviços necessários à requalificação de ruas comerciais e

tem como foco principal o deslocamento e o bem estar do pedestre. Realizado com base na parceria entre Prefeitura e Associações Comerciais, o programa prevê uma série de melhorias no espaço pedonal, como por exemplo, o projeto para atender às exigências padronizadas aos deficientes físicos e visuais (Figura 8) na Rua Oscar Freire.

**Figura 8 - Projeto de acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência apresentado pelo escritório Vigliecca e Associados.**



Fonte: <[https://abcp.org.br/wp-content/uploads/2016/01/AF\\_07\\_SP\\_REURBANIZACAO-OSCAR-FREIRE.pdf](https://abcp.org.br/wp-content/uploads/2016/01/AF_07_SP_REURBANIZACAO-OSCAR-FREIRE.pdf)>. Acesso em: 21 fev.2021.

Em agosto de 2004, foi organizado o **1º Seminário Paulistano de Calçadas** para discutir como administrar as calçadas na cidade de São Paulo. O evento aproximou, pela primeira vez, profissionais e entidades diversas ligadas ao tema, tais como arquitetos, engenheiros, representantes do poder público e da iniciativa privada. Diferentes possibilidades de ações foram discutidas, dentre elas o fortalecimento de parcerias público-privadas para manutenção e reforma das calçadas, o que reforça o movimento do Programa de Intervenção de Ruas Comerciais (regulamentado no ano seguinte).

Também a partir das discussões do seminário foi promulgado o **Decreto de Padronização dos Passeios** (SÃO PAULO, 2005). Dentre outras providências, o decreto prescreve em seu Art. 42 a adoção de faixa livre de interferências e de mobiliário. Outra conquista importante para o pedestre é o reconhecimento da possibilidade do poder público estender a calçada sobre o leito carroçável quando não for possível a acomodação dos pedestres.

O Decreto de Padronização dos Passeios é anunciado no **1º Fórum Paulistano de Passeio Público de São Paulo**, em seis de novembro de 2005, juntamente com o **Programa Passeio Livre**, que visa conscientizar e sensibilizar a população sobre a importância de construir, recuperar e manter as calçadas da cidade em bom estado de conservação. Para esse programa foi desenvolvida uma cartilha (PASSEIO LIVRE, 2005) que se tornou referência para as prefeituras de todo o Brasil.

Também em 2005 foi criada em São Paulo a **Secretária da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida – SEPED** (SÃO PAULO, 2005). No ano seguinte, a **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência** é adotada pela ONU em 13 de dezembro de 2006, em reunião da Assembleia Geral para comemorar o Dia Internacional dos Direitos Humanos, com o propósito de promover, proteger e assegurar o exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua dignidade inerente. A Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência foi incorporada à legislação brasileira em 2008. Após uma atuação de liderança em seu processo de elaboração, o Brasil decidiu ratificá-la com equivalência de emenda constitucional, nos termos previstos no Artigo 5º, § 3º da Constituição Federal Brasileira.

O **Plano Emergencial de Calçadas – PEC** (SÃO PAULO, 2008) , instituído pela Lei nº 14.675, de 23 de janeiro de 2008 e regulamentado pelo Decreto nº 49.544, de 29 de maio de 2008, é outra importante conquista para os paulistanos no que diz respeito ao passeio público e ao pensamento centrado no pedestre. Tem como objetivo adequar o passeio público conforme as normas de acessibilidade em rotas prioritárias para a realização das obras definidas pelo poder público nos termos estabelecidos na lei. Com o plano, a Prefeitura passa a ter respaldo legal para implantar ou reformar calçadas nas vias com maior circulação de pedestres – as chamadas rotas estratégicas. Antes, a prefeitura podia intervir apenas nas vias onde há grande fluxo de veículos – as chamadas vias estruturais, definidas pelo Plano Diretor. As calçadas da Rua Galvão Bueno atualmente fazem parte do mapeamento,



e a região aproveita dos fundos no momento da implementação do Programa Centro Aberto e Faixas Verdes, objeto de estudo no Capítulo 3.

Vale pontuar que, ainda que beneficie a todos os cidadãos em geral, a definição das rotas emergenciais é realizada de acordo com a base de dados e o sistema de informações geográficas desenvolvidos pela Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida, demonstrando sua importância. Os fatores de identificação das principais rotas priorizam os focos geradores de maior circulação de pedestres, incluindo locais de prestação de serviços públicos e privados em todas as regiões da Cidade de São Paulo, observados os recursos orçamentários destinados a esse fim. Está prevista a consolidação de um sistema de informações no portal da Prefeitura do Município de São Paulo na Internet com a relação das rotas emergenciais e respectivas vias, um esforço importante e inédito em direção ao mapeamento das calçadas da cidade mas que até o momento não foi concretizado. A Avenida Paulista, objeto de estudo no Capítulo 4, foi a pioneira em adotar o tipo de piso ideal – concreto moldado no local, que torna-se referência para as obras do plano.

Em 2009, a Portaria nº 43/2009 da Secretaria Municipal de Transportes – SMT estabelece os órgãos responsáveis pelos procedimentos para implantação do **Projeto de Moderação de Tráfego** (SÃO PAULO, 2009) e os tipos de soluções possíveis, incluindo, por exemplo, avanços de calçada e/ou estreitamentos de via, ilhas de canalização para pedestres, entre outros.

Neste mesmo ano, em novembro, ocorre o **2º Seminário Paulistano de Calçadas**. Seu principal objetivo era discutir a continuidade dos projetos de construção e reforma de calçadas do município definidos pelo PEC no ano anterior. Como resultado, no Programa de Metas da Cidade de São Paulo, documento elaborado em 2009, a Prefeitura se comprometeu a reformar 600 mil metros

quadrados dentre as calçadas consideradas estratégicas na cidade de São Paulo, que tem 30 mil quilômetros de calçadas<sup>22</sup>.

São medidas que apontam em direção ao fortalecimento da Rede de Mobilidade a Pé (MALATESTA, 2009), que valoriza o pensamento pedestre e respalda conceito do sistema pedestre.

Por outro lado, como estratégia de manutenção do consumo interno frente a crise mundial em 2008<sup>23</sup>, em 2009 o Governo Federal zerou o IPI (Imposto sobre Produto Industrializado) sobre motos e automóveis produzidos no Brasil. Uma ação controversa, diante da política de valorização e priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, que vinha sendo sinalizado desde 2003 pelo Ministério das Cidades.

**A Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU** (BRASIL, 2012) finalmente é instituída em 2012, marco legal importante, pois reconhece a fragilidade histórica da posição do pedestre (CALLIARI, 2019) e estabelece a prioridade dos deslocamentos ativos em detrimento dos deslocamentos motorizados privados e individuais. Dentre as suas exigências, estão a prioridade aos modos não motorizados e ao transporte público coletivo, a busca pela equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, e a permissão para operacionalizar instrumentos de desestímulo ao uso do veículo motorizado individual. Permite, por exemplo, a restrição do acesso a veículos motorizados para a criação de calçadões e áreas pedonais permanentes ou temporárias – medidas que compõem o sistema pedestre e que serão importantes bases de sustentação para as políticas públicas estudadas nos capítulos 3 e 4.

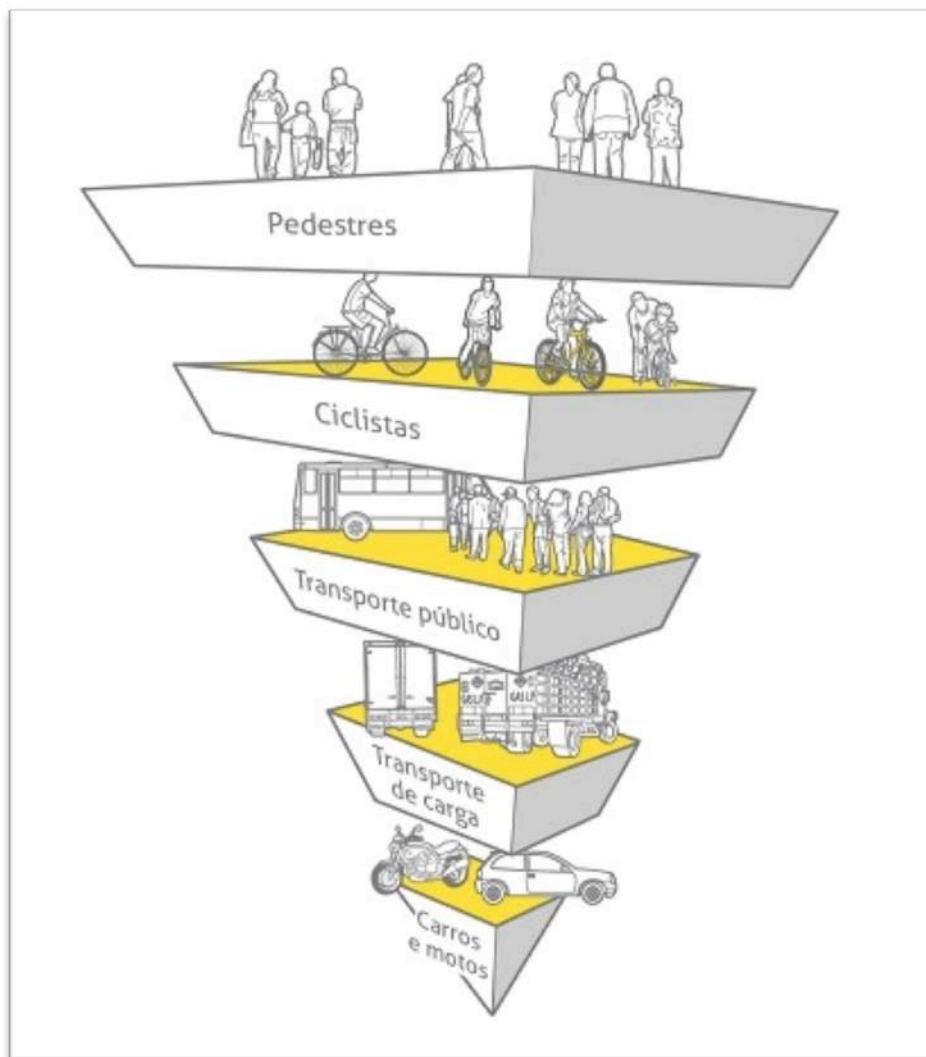
---

<sup>22</sup> Até 2012, ao final da gestão, apenas 77% das obras foram concluídas. Fonte: <http://www.mobilize.org.br/noticias/2858/prefeitura-de-sao-paulo-cumpre-77-da-meta-de-calcadas.html>

<sup>23</sup> A crise financeira de 2008 ocorreu devido a uma **bolha imobiliária** nos Estados Unidos, causada pelo aumento nos valores imobiliários, que não foi acompanhado por um aumento de renda da população, e que teve impacto na economia mundial. Fonte: <https://www.politize.com.br/crise-financeira-de-2008/>. Acesso 21 fev.2021.

Trata-se da oficialização de um novo paradigma para as cidades brasileiras, com uma inversão na pirâmide de prioridade no trânsito (Figura 9).

**Figura 9 - Pirâmide inversa de prioridade no trânsito.**



Fonte: < <https://itdpbrasil.org/publicacoes/infograficos/>>. Acesso em: 20 jan. 2021.

O debate sobre mobilidade urbana, as reflexões sobre o direito à cidade e a apropriação do espaço público adquirem ainda mais relevância popular e midiática no País a partir do advento das Jornadas de Junho de 2013. Este assunto será retomado mais adiante no Subcapítulo 1.4 e Capítulo 3. Por hora, destacamos como consequência direta, a preocupação da Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo em oferecer um programa que combinasse facilidade de acesso e espaços públicos requalificados.

Nesse sentido, é criado o **Programa Centro Aberto**, desenvolvido pela SP Urbanismo em 2013, voltado à requalificação dos espaços públicos do centro de São Paulo para mobilidade ativa e ocupação da cidade pelas pessoas, com a disponibilização de cadeiras de praia para descanso, atrativos culturais, esportivos e de lazer. O programa não almeja tão somente a construção de novos espaços, mas, sobretudo, transformar as estruturas preexistentes com a renovação de suas formas de uso, prometendo potencializar a experiência na escala humana em diferentes lugares da cidade, principalmente no centro. E em 2014, a **Faixa Verde Exclusiva para Pedestres** será reconhecida como um importante recurso para o Centro Aberto na medida em que amplia o espaço para o pedestre e possibilita a implementação de novo mobiliário urbano voltado para as pessoas (Figura 10).

**Figura 10 – Programa Centro Aberto e faixa Verde na Rua Galvão Bueno.**



Fonte: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/centro-aberto/>> .  
Acesso em: 01 jul. 2020.

Ainda em 2013, ganha expressão em São Paulo outro tipo de intervenções urbanas, pequenas áreas de lazer e convívio, os **parklets**, estruturas que tomam os espaços originalmente destinados ao estacionamento de carros. Representam a oportunidade de promoção de espaços públicos qualificados e criam um canal de diálogo com a sociedade para refletir sobre a ocupação dos espaços públicos pelas

peças. Exemplo de solução que leva em consideração o pensamento pedestre, possibilita a ampliação do espaço pedonal em espaços reduzidos e pouco convidativos, geralmente por conta de calçadas estreitas ou sem um desenho de qualidade, potencializando, assim, as possibilidades de permanência, de interação social e pontos de descanso ou contemplação pela cidade. O primeiro parklet foi instalado na Rua Maria Antonia, na Vila Buarque (Figura 11).

**Figura 11 - Primeiro Parklet de São Paulo, na Rua Maria Antonia, Vila Buarque, Centro.**



Fonte: <<https://www.zoom.arq.br/parklet-zonas-verdes-i>>. Acesso: 22 jan. 2021.

O novo Plano Diretor Estratégico – PDE (SÃO PAULO, 2014) é implementado em julho de 2014, elaborado com a participação da sociedade civil. Dentre suas premissas, para efeitos dessa pesquisa destacam-se: adensamento em áreas onde há maior oferta de emprego e transporte coletivo; reforço para a promoção dos modos ativos de transporte e o desestímulo ao uso dos veículos individuais motorizados; garantia de recursos do FUNDURB para investimentos no transporte coletivo, no sistema ciclovitário e em calçadas; adequação de pontes e viadutos a pedestres e ciclistas como ação estratégica. Observa-se, ainda, incentivo à fruição do térreo, ao uso misto e à fachada ativa, requisitos que são a base de uma cidade para pessoas (GEHL, 2015; JACOBS, 2011).

Em seu art. 226, II, o PDE 2014 indica como componente do Sistema de Mobilidade, dentre outros, o sistema de circulação de pedestres. Registre-se a escolha pela não adoção desta expressão, por entendermos a palavra *circulação* como redutora do conceito proposto nesta pesquisa, podendo induzir a valorização do deslocamento, em detrimento da permanência.

O PDE demonstra-se um instrumento legal importante rumo à consolidação do pensamento pedestre. Porém, divergências nesse caminho ainda persistem, como algumas posições do **Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito Volume V**<sup>24</sup>, ao apresentar mudanças relativas ao cálculo do tempo e etapas de travessia do pedestre. Dentre os retrocessos, citamos a recomendação da travessia de pedestres em etapas ou em desnível de forma a não prolongar o ciclo semafórico – e com isso aumentar o tempo de espera dos veículos. Ou seja, a prioridade é conferida no Manual aos veículos.

Em 2014, volta-se à discussão da **Lei do Gesto do Pedestre** (BRASIL, 2010), um Projeto de Lei da Câmara nº 26 que circula pelo Senado desde 2010, e que inclui no Código de Trânsito o *gesto do pedestre*<sup>25</sup> como obrigatório para a travessia de ruas (Figura 12). O projeto diminui a responsabilidade do motorista de automóveis em ocorrências que envolvam pedestres, podendo atenuar ainda mais os crimes de trânsito, e anula o art. 44 do CTB que confere preferência ao pedestre na hora da travessia. O projeto foi rejeitado.

---

<sup>24</sup> Desenvolvido pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, altera os manuais e normas de projetos de implementação da sinalização, dos dispositivos e equipamentos de trânsito aprovados pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, apresenta o Volume V do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, aprovado pela Resolução do CONTRAN Nº 483 de 09 de abril de 2014. Este Volume V refere-se à Sinalização Semafórica, tendo sido elaborado pela Câmara Temática de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via, gestão 2007/2009 e 2009/2011.

<sup>25</sup> Explicação da Ementa: Inclusão, no Código de Trânsito Brasileiro, como medida de precaução de segurança, do "gesto do pedestre" a ser feito com o braço, indicando que vai cruzar a pista de rolamento. ("sinal de vida")



**Figura 12 - Gesto do Pedestre.**



Fonte: < <https://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2018/07/lei-que-preve-gesto-do-pedestre-para-travessia-cria-polemica-crimes-de-transito/>>. Acesso em: 01 fev. 2021.

Por fim, um ano após a experiência com os primeiros parklets, a aceitação e satisfação da população em relação à solução impulsionou a publicação de um decreto pela Prefeitura da Cidade de São Paulo, transformando-os **em política pública**. O Decreto Municipal nº 55.045/2014 (SÃO PAULO, 2014) permite que qualquer cidadão, empresa ou instituição viabilize um parklet em São Paulo. A medida adotada em São Paulo estimulou outras cidades brasileiras a também regulamentar os parklets, tais como o Decreto 39.983/2015 – Paradas Cariocas e o Decreto 15895/2015 Parklet em BH; Decreto 28.886/2015 – Parklet Recife.

A **Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência** (BRASIL, 2015), também conhecida como **Estatuto da Pessoa com Deficiência**, é sancionada em 2015 com o objetivo de promover equiparação de oportunidades, autonomia e acessibilidade à população brasileira, tendo em vista a inclusão social e a cidadania.

Nesse mesmo ano, na cidade de São Paulo é pintada a primeira **Faixa Verde Exclusiva** para pedestres na Avenida Liberdade, solução importante para redistribuição do espaço da rua em regiões cujas calçadas não comportam um grande fluxo de pedestres. A Rua Galvão Bueno é o segundo lugar a receber a Faixa Verde, e o estudo do caso será aprofundado no capítulo 3.

Também é inaugurada a primeira **Faixa de Pedestres em “X”** da capital paulista, no cruzamento das Ruas Riachuelo e Cristóvão Colombo, pouco antes da Avenida Brigadeiro Luiz Antônio, no centro. Com o objetivo de facilitar a mobilidade dos pedestres, esse tipo de mecanismo é comum em Tóquio, no Japão, e foi adotado em cidades como Chicago, nos Estados Unidos, e Londres, na Inglaterra. Ao invés de realizar a travessia em duas etapas distintas (uma via por vez), é possível fazê-la em apenas uma oportunidade, atravessando na diagonal de forma mais rápida e segura. Com a consolidação da solução da Faixa Verde, as faixas em “X”, que no início eram azuis (Figura 13), também passaram a adotar a cor verde, com implementação garantida pela Resolução 236/2007 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN, 2007).

**Figura 13 - Faixa de Pedestre em “X” no cruzamento das Ruas Riachuelo e Cristóvão Colombo, pouco antes da Avenida Brigadeiro Luiz Antônio.**



Fonte: Marcos de Sousa / Mobilize Brasil. <<https://www.mobilize.org.br/noticias/7441/sao-paulo-testa-primeira-faixa-de-pedestres-em-x.html>>. Acesso em: 20 jan. 2021.

O ano de 2015 é marcado pela instituição do **Plano de Mobilidade Urbana do município São Paulo – PlanMob/SP 2015** (SÃO PAULO, 2015), integrado ao Plano Diretor Estratégico de 2014. Segundo Calliari (2019, p. 245), “o plano reafirma a prioridade do pedestre em relação aos outros modais, estabelece a necessidade de um sistema de circulação de pedestres e ainda elenca uma série de objetivos para melhorar a caminhabilidade na cidade.” A versão final do PlanMob indica que o investimento em infraestruturas pedestres deve preceder a qualquer outro investimento no viário, conquista para a valorização do pensamento pedestre.



Outra conquista é a Lei nº 16.670, de 29 de dezembro de 2016, que institui o **Programa Ruas Abertas** em três modalidades: Ruas de Cultura e Lazer, Ruas 24 Horas e Vagas Vivas, com o propósito transformar algumas ruas paulistanas em espaços de lazer e convivência.. A experiência da Paulista Aberta, projeto piloto realizado em junho de 2015 junto à inauguração da ciclovia da Avenida Paulista, foi decisiva para a definição dessa política pública, ao possibilitar evidências de que a hipótese de que ruas abertas aumentam a vitalidade urbana e a qualidade de vida no local é verdadeira, na medida em que possibilita novas formas de apropriação do espaço, como observa-se na Figura 14. O Capítulo 4 será dedicado à análise da Iniciativa Paulista Aberta.

**Figura 14 - Interação com crianças ao ar livre na Paulista Aberta.**



Fonte: <<https://www.archdaily.com.br/br/928149/paulista-aberta-os-impactos-para-visitantes-e-moradores-apos-quatro-anos-do-programa/5dc9689b3312fd7bf500005a-paulista-aberta-os-impactos-para-visitantes-e-moradores-apos-quatro-anos-do-programa-foto>>. Acesso em: 20 jan. 2021.

Por fim, é sancionado o **Estatuto do Pedestre** (SÃO PAULO, 2017), Lei nº 16.673, de 13 de junho de 2017. Resultado da ação conjunta de organizações sociais que trabalham em prol da mobilidade ativa em conjunto com a Câmara Municipal de São Paulo, o Estatuto é exemplo concreto da possibilidade de elaborar políticas de mobilidade direcionadas ao exercício efetivo do direito à cidade e ao estímulo à participação popular. Nesse dispositivo se formula uma política específica estimulando uma cultura favorável à mobilidade a pé, desestimulando o uso de

veículos automotores e promovendo a melhoria das condições da rede de mobilidade a pé de maneira generalizada, assegura ao pedestre direito a calçadas seguras, limpas e bem conservadas. Também são apresentadas formas de financiamento, prevendo-se custos e responsabilidades em intervenções em calçadas e estabelecendo a necessidade de um banco de dados que concentre as informações necessárias para um melhor planejamento da mobilidade pedonal em si, como também a importante integração que ela possibilita com os demais modais de transporte.

O Estatuto de Pedestre é um dos movimentos e documentos mais significativos em resposta à prioridade do pedestre e à valorização dos modos ativos de deslocamento conforme determinam os Planos Diretores da Cidade e nos Planos Municipais de Mobilidade Urbana, analisados anteriormente. A proposta, porém, só foi regulamentada três anos após sua sanção, por meio do Decreto nº 59.670 de 07 de agosto de 2020 (SÃO PAULO, 2020), véspera do dia internacional do pedestre. Em seu blog, a ONG Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo, comenta a respeito:

[com regulamentação do Estatuto do Pedestre] Um primeiro passo foi dado e isso deve ser celebrado, sim! Muitos outros passos são possíveis e necessários para se corrigir e endireitar o caminho que ruma no sentido de políticas públicas que propiciem um caminhar pelas cidades seguro e confortável. [...] “Toda grande caminhada começa com um primeiro passo”. Mais um passo foi dado, **agora nos compete continuar caminhando e cobrando, juntos e atentos [...]** Acompanharemos de perto para que a implementação das disposições estipuladas pelo Estatuto de Pedestre não demore tanto quanto a regulamentação da lei. “Caminhante não há caminho, caminho se faz ao caminhar” e assim a Cidadeapé estará junto dos pedestres paulistanos para construir esse caminho. (O ESTATUTO, 2020, grifo nosso)

Concordando com a afirmação acima, de fato é possível observar como organizações da sociedade civil, comprometidas em acompanhar e incidir politicamente, fortalecem-se ao longo desses últimos anos. No próximo subcapítulo, analisaremos como esta tônica é acompanhada pelo movimento Pedativista, em prol de cidades voltadas para as pessoas.

## 1.4 O PEDESTRE AVANÇA

A primeira entidade a se institucionalizar em defesa dos direitos dos pedestres foi a **Associação Brasileira de Pedestres (ABRASPE)**, fundada ainda em 1981. A entidade civil sem fins lucrativos chegou a contar com 180 associados em São Paulo, e filiais em Brasília, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, sendo afiliada à International Federation of Pedestrians (IFP)<sup>26</sup>, entidade que surge nos anos 1960 para abranger organizações nacionais de pedestres a fim de promover e defender a caminhada como forma importante de mobilidade sustentável em todo o mundo.

Com o mote “lutar pelos direitos dos pedestres, especialmente dos mais frágeis” (TROPEÇÕES E QUEDAS..., [s/d]) a proposta da ABRASPE era estabelecer um grupo de pressão pelos direitos dos pedestres, ao reivindicar a inclusão do modo a pé como parte integrante do sistema de transporte.

A mais importante conquista da associação foi sua atuação nas discussões do **Código de Trânsito Brasileiro – CTB**, marco legal que pela primeira vez aponta a fragilidade do pedestre diante de outros modos de transporte (CALLIARI, 2019), conforme artigo do CTB a seguir:

Artigo 29, § 2 - Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres. (BRASIL, 1997)

Além de sua importância como base para futuras legislações específicas, ao incluir os municípios como integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, o CTB confere às administrações locais o efetivo poder sobre o planejamento, a operação, a educação e a fiscalização administrativa do trânsito, responsabilizando-os diretamente pela escolha de tratamento que será dada a seus pedestres.

---

<sup>26</sup> IFP - International Federation of Pedestrians (Federação internacional de Pedestres). Fundada como uma ONG credenciada pela ONU em 1963. Desde então, tem promovido os direitos dos pedestres com escopo expandido mundialmente a partir de 1997. Fonte: <<https://www.pedestrians-int.org/en/>>. Acesso em: 16 jul. 2020.

Um dos sinais da inversão de prioridades está no próprio manual de municipalização do trânsito, que enfatiza o cuidado ao pedestre: “Por menor que seja a cidade, deve ser feito tratamento especial para a circulação segura dos pedestres, dos ciclistas ou das carroças. O trânsito não é feito só de automóveis ou caminhões”<sup>27</sup> (CALLIARI, 2019, p. 211)

Vale apontar que a ABRASPE é constituída às vésperas dos anos 1990, quando o urbanismo funcionalista, que se propunha a regradar o crescimento das cidades, é substituído pela visão de cidades-emprego:

As cidades-emprego em que vivemos passaram a ser geridas e consumidas como mercadorias, ficando explícita a contradição recorrente entre o valor de uso que o lugar representa para seus habitantes e o valor de troca com que ele se apresenta para aqueles interessados em extrair dele um benefício econômico qualquer, sobretudo na forma de uma rede exclusiva. (SOBRAL, 2018, p. 26).

Nesse sentido, Arantes (2009) questiona quem de fato faz a cidade em um cenário onde grandes empresas e instituições financeiras, em nome de um alegado civismo, pautam as mudanças da cidade que propiciem, em última instância, a valorização patrimonial? Eduardo José Davos – um dos responsáveis pela fundação da ABRASPE, em resposta sobre *Os direitos do pedestre*, afirma:

Nunca encontrei receptividade por parte dos órgãos públicos. Normalmente, os órgãos públicos são favoráveis a obras ambiciosas, porque os grupos de interesse se mobilizam em torno delas. Se fosse para a pavimentação de vias, poderiam obter facilmente o patrocínio da indústria automobilística. No caso dos pedestres, os fabricantes de sapatos ou as empresas que constroem as calçadas não são grupos de pressão suficientemente fortes. Não havia como nos apoiar num grupo de pressão já existente, então sentimos que seria oportuno nós mesmos criarmos um grupo de pressão. Assim, surgiu a Associação Brasileira de Pedestres com o objetivo de conscientizar as pessoas e defender os direitos dos pedestres. (DAVOS, 1986).

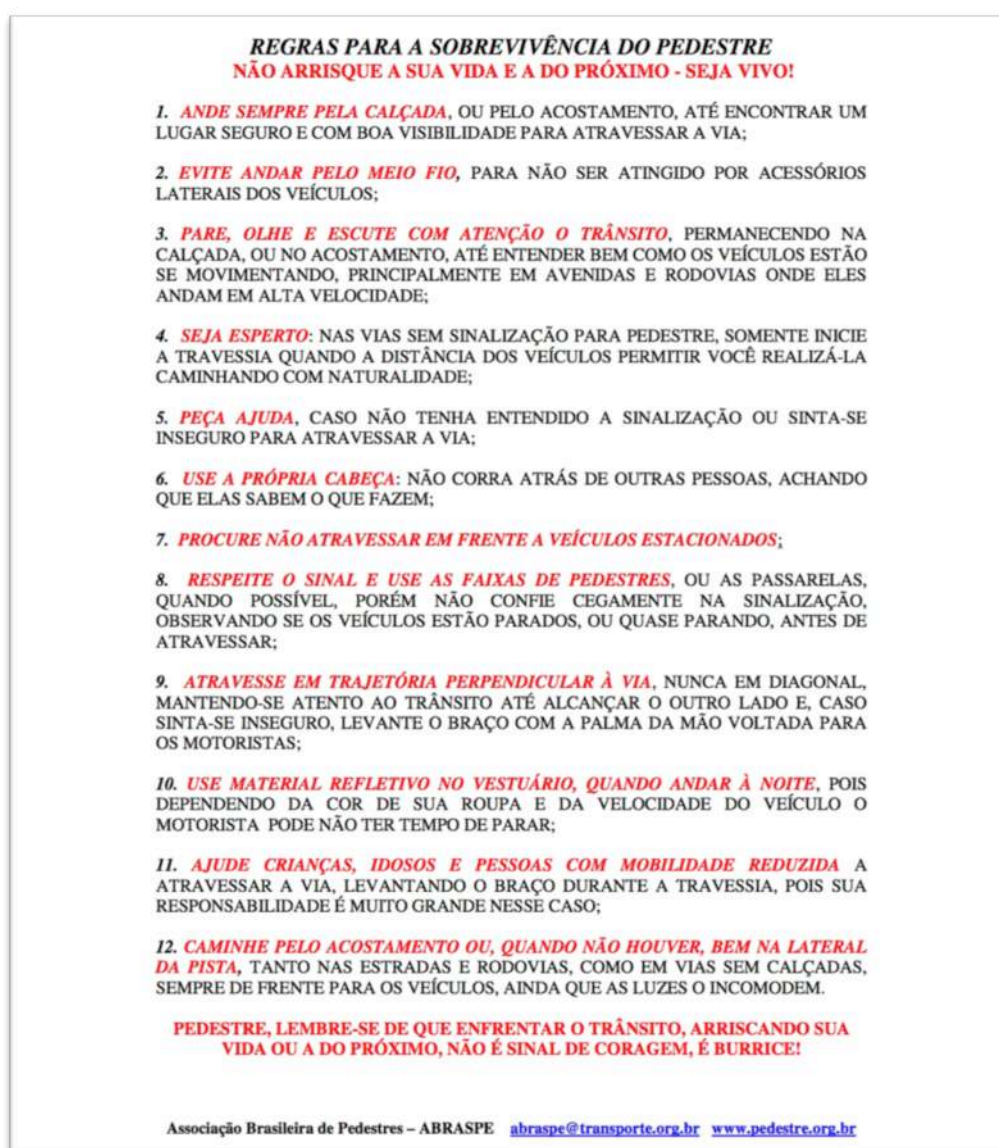
Como resultado, temos “uma cidade que não tem lugar para a espontaneidade de usos, para o cotidiano lúdico não mercadológico” (SOBRAL, 2018, p. 26). O próprio modelo de atuação da ABRASPE – pautado pela produção de conteúdo

---

<sup>27</sup> DENATRAN. Municipalização do trânsito: roteiro para implantação. Brasília, 2000. p. 15. Fonte: <[http://www.desttran.com.br/links/transito/legislacao\\_manual.pdf](http://www.desttran.com.br/links/transito/legislacao_manual.pdf)>. Acesso: 31 jan. 2021.

(informes, cartilhas, artigos), pronunciamentos nos meios de comunicação, e pela condição de presença, com propostas dirigidas aos órgãos públicos. (DAVOS, 1986), pouco desafia o *status quo*. O que se observa é o uso de ferramentas de descrição do modelo existente e formas de adequá-lo ao pensamento pedestre, sugerindo uma falta de ambição para a (re) construção da realidade por meio da invenção e da articulação. A Figura 15, reproduzida a partir do manual *Regras para a Sobrevivência do Pedestre*, ilustra essa afirmação:

**Figura 15 - Regras para a sobrevivência do pedestre, desenvolvido pela ABRASPE.**



Fonte: <[http://transitoideal.com/upload/tiny\\_mce/arquivos/pedestre\\_RegrasSobrevivencia.pdf](http://transitoideal.com/upload/tiny_mce/arquivos/pedestre_RegrasSobrevivencia.pdf)>. Acessado em: 01 fev. 2021.

A partir dos anos 2000, um novo cenário revoluciona a forma como nos informamos e nos comunicamos, onde o acesso à internet e o uso das redes sociais crescem de modo simbiótico para divulgar informações, mas também conectar pessoas (CASTELLS, 2003). Ao mesmo tempo, o monopólio midiático dos grandes meios de comunicação é quebrado, democratizando não só o acesso mas também o debate da informação, o que ajuda a enfraquecer decisões pautadas em poder e hierarquicamente verticalizadas (RODRIGUES, 2013).

Nesse sentido, movimentos e causas sociais começam a utilizar cada vez mais e melhor o meio digital a fim de consolidar posicionamentos, aumentar o alcance e fortalecer o engajamento. Surgem também ferramentas que facilitam a participação social nos debates e nas consultas sobre temas de interesse público, como o aplicativo Colab<sup>28</sup> – um monitor de gestão de demandas e suporte ao cidadão e o site Panela de Pressão<sup>29</sup>. Trata-se, portanto, de um processo que potencializa a invenção e a articulação no mundo virtual e que pode ganhar corpo (ou corpos) no mundo real (nas ruas), o que altera a maneira de se fazer política e as formas de participação social (MARICATO, 2013).

O próprio exercício do ativismo muda, para assumir contornos baseados em consciência social, responsabilidade e exercício da cidadania no lugar da subversão e do radicalismo (ASSIS, 2006). Como exemplo, surgem datas comemorativas cujo objetivo não é a celebração de um feito ou pessoa, mas sim a reflexão consciente sobre temas de interesse contemporâneos.

---

<sup>28</sup> O Colab app é um aplicativo gratuito em formato de rede social focada para cidadania que tem como pilar o cidadão participando da gestão pública. Fonte: <https://www.colab.re/>. Acessado em: 15 fev. 2021.

<sup>29</sup> Mantido pela equipe da Rede Nossas Cidades, o Panela de Pressão é um aplicativo de mobilizações que permite contato direto com governantes, gestores públicos, parlamentares, concessionárias de serviços públicos, políticos em geral e outros tomadores de decisão da cidade. Qualquer pessoa que se identifica com a causa de uma mobilização pode subscrever o pedido, que chega diretamente aos tomadores de decisão da cidade por email, Facebook, Twitter e até por telefone. Fonte: <http://paneladepressao.nossascidades.org/about#>.

No âmbito da mobilidade urbana, o **Dia Mundial Sem Carro**<sup>30</sup>, celebrado no dia 22 de setembro, convida as pessoas a deixarem o carro em casa e utilizarem outros meios de locomoção, com estímulo à adoção aos modos ativos – a pé e bicicleta, conectados ou não a outros modais de transporte. Tem como principal objetivo incentivar a reflexão sobre os problemas causados pelo uso excessivo do carro, com impactos em diferentes temas globais e transversais, que podem ser observados no Brasil a partir do trânsito que gera imobilidade nas grandes cidades (RICOS E POBRES..., 12 mar. 2013), ou dos problemas de saúde relacionados a poluição decorrente das emissões excessivas CO<sup>2</sup> e ao stress, entre outros fatores (PEATÓNITO, 2015).

A primeira versão do evento no Brasil ocorreu em 2001, com o envolvimento de onze cidades<sup>31</sup>. Em São Paulo, atividades relacionadas à comemoração da data começam em 2003, tendo institucionalizada pelo projeto de Lei Municipal nº 14.485/2007 (BRASIL, 2007) como **Dia Municipal Sem Carro**, com caráter de campanha educativa (Figura 16).

---

<sup>30</sup> . World Carfree Day. A data surgiu na França em 1997 e foi adotada por várias cidades e países europeus a partir dos anos 2000.

<sup>31</sup> Porto Alegre, Caxias do Sul e Pelotas (RS); Piracicaba (SP); Vitória (ES); Belém (PA); Cuiabá (MT), Goiânia (GO); Belo Horizonte (MG); Joinville (SC) e São Luís (MA)

**Figura 16 – Cartaz de divulgação do Dia Mundial Sem Carro desenvolvido pela Secretaria do Meio Ambiente.**



Fonte:

<<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/itaquera/noticias/?p=41984>> .  
Acesso em: 01 jul. 2020.

A Rede Nossa São Paulo, uma organização da sociedade civil que almeja uma cidade de São Paulo justa, democrática e sustentável, está entre os organizadores do Dia Mundial Sem Carro, desde 2007. Para a ocasião, promove atividades diversas de mobilização e conscientização, dentre elas a criação de vagas vivas, espaço dedicado às pessoas em vagas de automóveis (Figura 17). Desde então, a entidade também realiza uma importante pesquisa de Mobilidade Urbana, que inclui os resultados do Dia Mundial sem Carro<sup>32</sup>, e que é usada como base de referência em pautas sobre a mobilidade a pé.

---

<sup>32</sup> Os relatórios da Pesquisa Nossa São Paulo/Ibope – Dia Mundial Sem Carro realizadas entre 2007 a 2014 estão disponíveis em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/dia-mundial-sem-carro/>> . Acesso em: 12 fev. 2021.



**Figura 17 - Atividade Vaga Viva no Dia Mundial sem Carro.**



Fonte: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/dia-mundial-sem-carro/>>. Acesso em: 12 fev. 2021.

Mais recentemente, outra importante data adotada em 2017 a fim de fortalecer as discussões em torno da caminhabilidade urbana é o **Dia Mundial do Pedestre**, celebrado mundialmente em 8 de agosto. O SampaPé!, uma organização da sociedade civil, propôs a comemoração da data no âmbito da Semana do Caminhar<sup>33</sup>, que promove atividades com o objetivo de chamar a atenção da sociedade e do poder público para o caminhar como a forma mais sustentável e saudável de deslocamento.

As comemorações do Dia Mundial sem Carro e do Dia Mundial do Pedestre favorecem conquistas simbólicas, pois abrem as ruas para que o próprio pedestre possa experimentar e construir o imaginário de uma cidade com menos carros e mais gente nas ruas. As atividades oferecidas nesses dias, em conjunto com a coleta de evidências, tem potencial para embasar demandas e basear decisões do

---

<sup>33</sup> Informações sobre a **Semana do Caminhar** disponíveis em: <<https://sampa.pe.org/portfolio/semana-do-caminhar/>>. Acesso em 13 mar. 2021.

poder público. São datas que se mostraram estratégicas para a conquista da Paulista Aberta, como será analisado no Capítulo 4.

O fortalecimento dos movimentos ativistas, favorecido pelos meios digitais e pela tomada de consciência cada vez maior sobre cidadania e participação, favorecem o crescimento e a consolidação de organizações que abordam, de forma direta ou indireta, o tema da mobilidade a pé. Qual é, então, o *estado da arte* (COMO ANDA, 2017) do movimento no Brasil?

### **Organizações que atuam pela mobilidade a pé**

O projeto Como Anda<sup>34</sup>, desenvolvido pelas organizações Cidade Ativa e Corrida Amiga com o apoio do Instituto Clima e Sociedade (iCS), apresenta-se como o ponto de encontro de organizações que promovem a mobilidade a pé no Brasil. Em 2016, a iniciativa publica os resultados da pesquisa *Mobilidade a Pé: Estado da Arte do Movimento no Brasil* (COMO ANDA, 2017), que retrata o cenário do movimento pedativista no Brasil, à época. Destacamos a seguir alguns resultados dessa pesquisa, que nos ajudam a entender a dimensão do movimento pedativista, que ganha força no período em que os programas Faixa Verde e Paulista Aberta estão sendo discutidos.

Realizada a partir de um questionário online, com recorte nacional, a pesquisa<sup>35</sup> se propõem a “mapear as organizações brasileiras que tratam de alguma forma de temas voltados à promoção da mobilidade a pé no Brasil” (COMO ANDA, 2017, p. 102).

---

<sup>34</sup> O Como Anda nasceu em 2016 com o objetivo de compreender o cenário da mobilidade a pé no Brasil, levantando quem são e o que fazem as organizações que atuam no tema. Atualmente, articula diferentes grupos e indivíduos que promovem a pauta no país a fim de fortalecer as organizações, fortalecer a pauta e articular o movimento, e conta com a liderança de quatro organizações da sociedade civil, dentre elas o CalçadaSP. Fonte: <<https://comoanda.org.br/>>. Acessado em 16 fev. 2021.

<sup>35</sup> A pesquisa descreve a metodologia utilizada com base em critérios metodológicos rígidos e foi desenvolvida com acompanhamento de pessoas com experiência no meio científico.

Das 130 organizações mapeadas, 77 (59%) têm sede no estado de São Paulo, sendo 71 (92% destas) com sede localizadas na Capital e apenas 6 (8%) localizadas no interior, em cidades de grande porte. (COMO ANDA, 2017, p. 104). A Figura 18 apresenta a distribuição pelo país:

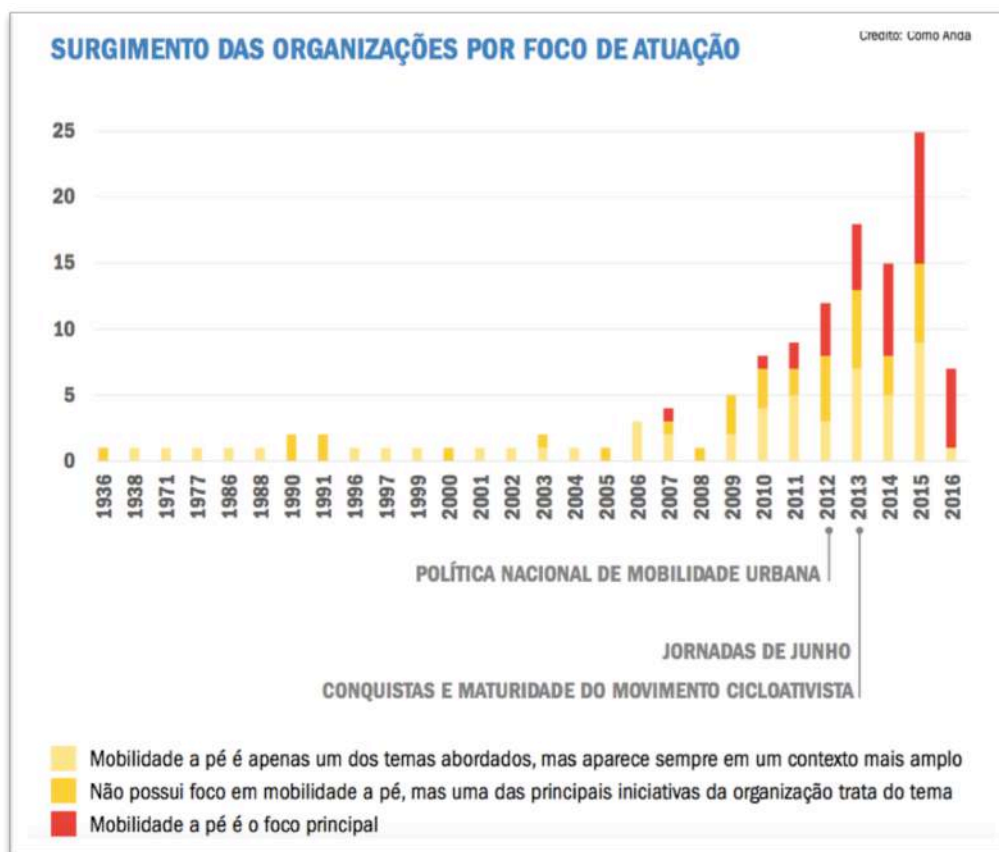
**Figura 18 - Mapa com localização das organizações mapeadas.**



Fonte: COMO ANDA, 2017, p. 105. Disponível em: <[http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221\\_ComoAnda\\_RelatórioFinal\\_R01-1.pdf](http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221_ComoAnda_RelatórioFinal_R01-1.pdf)>. Acesso em 13 mar. 2021.

Em 2012, surgiram 12 das organizações mapeadas, e em 2013 esse número subiu para 18 – 50% a mais de organizações. (Figura 19).

**Figura 19 - Gráfico com ano do surgimento das organizações por foco de atuação.**



Fonte: COMO ANDA, 2017, p. 107. Disponível em: <[http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221\\_ComoAnda\\_RelatórioFinal\\_R01-1.pdf](http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221_ComoAnda_RelatórioFinal_R01-1.pdf)>. Acesso em 13 mar. 2021.

Ainda de acordo com a publicação:

O fato de que quase 80% das organizações focadas no tema tenham surgido a partir de 2013 pode estar relacionado a diversos fatores, como: - eleições de 2012; - instituição do Plano Nacional de mobilidade Urbana em 2012; - reivindicações por todo o país nas jornadas de junho de 2013 referentes a transporte público e, também, mobilidade, acesso à cidade e uso dos espaços públicos em 2013; - maturidade do movimento cicloativista a partir de 2013; - programa governamental da cidade de São Paulo com enfoque nos espaços públicos e mobilidade urbana de modo geral que parece ter impulsionado a luta por outras causas menos consolidadas na mobilidade, como a mobilidade a pé (COMO ANDA, 2017, p. 104).

O gráfico mostra um ponto de inflexão a partir de 2012 e 2013. De fato, a nova Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (BRASIL, 2012) passa a obrigar municípios com mais de 20 mil habitantes ou localizados em regiões metropolitanas a incorporar Planos Municipais de Mobilidade Urbana. O planejamento da mobilidade urbana já é, portanto, um assunto latente quando, em junho de 2013, a população brasileira vai às ruas, inicialmente para contestar os aumentos nas tarifas de transporte público. Nas **Jornadas de Junho de 2013**, manifestações acolhem um pluralismo de agentes, temáticas e reivindicações, incentivam o surgimento de iniciativas voltadas às cidades, e fortalecem esse e outros movimentos e reivindicações (GOHN, 2013).

Para o recorte desse estudo, que tem como foco entender a valorização do pensamento pedestre na cidade de São Paulo, destacamos no Quadro 1 a seguir algumas organizações pedativistas que terão papel importante nos estudos de caso.

**Quadro 1 – Organizações que atuam pela mobilidade a pé no Brasil (listadas a partir da data de início de atividades no Brasil e citadas nessa dissertação).**

**Rede Nossa São Paulo (RNSP)**<sup>36</sup>: organização da sociedade civil, apartidária, que tem por missão mobilizar diversos segmentos da sociedade para, em parceria com instituições públicas e privadas, construir e se comprometer com uma agenda e um conjunto de metas, articular e promover ações, visando a uma cidade de São Paulo justa, democrática e sustentável. Em 2007 iniciou pesquisas anuais sobre o Dia Mundial sem Carro. Em 2018 lança uma nova série, mais ampla, *Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana*.

**SampaPé!**<sup>37</sup>: organização sem fins lucrativos atua, desde 2012 para construir cidades mais caminháveis, junto com as pessoas. Entende o caminhar não apenas como um fim, mas como ferramenta de engajamento comunitário, a fim de avaliar a qualidade dos espaços públicos e promover a sensibilização política. Teve protagonismo na conquista da Paulista Aberta.

---

<sup>36</sup> Rede Nossa São Paulo. Fonte: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/>>. Acesso em: 20 jan. 2021.

<sup>37</sup> SampaPé!. Fonte: <<https://sampape.org>>. Acesso em: 01 jul. 2020.

**Minha Sampa**<sup>38</sup>: rede de ação por uma São Paulo mais justa, inclusiva e participativa, independente e apartidária. Mobilizam pessoas para participarem ativamente dos processos de decisão da cidade de modo a acompanhar, fiscalizar e pressionar diariamente as ações do poder público. São. O lançamento oficial do Minha Sampa ocorre em julho de 2014, com a mobilização da Paulista Aberta, junto com o Sampapé. O grupo faz parte da Rede Nossas Cidades<sup>39</sup>, sendo que São Paulo foi a primeira cidade escolhida para expandir a rede, originada no Rio de Janeiro com o Meu Rio.

**Cidade Ativa**<sup>40</sup>: organização social que atua desde 2013, formada por colaboradores de diversas áreas que acreditam em cidades mais inclusivas, resilientes e sustentáveis. A iniciativa Leituras Urbanas envolve uma série de metodologias para coleta e análise de dados sobre o espaço público e o comportamento dos indivíduos. Por meio dela, podem ser obtidas informações quantitativas e qualitativas, coletadas muitas vezes com a ajuda de ferramentas interativas e lúdicas, que envolvem os usuários do local. As organizações envolvidas nos pilotos da Paulista Aberta confiaram a ela coleta de evidências.

**WRI (World Resources Institute)**<sup>41</sup>: criada em 1982 nos EUA, adota um caminho interessante, que evita o modelo ativista predominante em favor de uma organização científica, baseada em evidências. O instituto realiza pesquisas e análises políticas rigorosas sobre questões globais de recursos e do meio ambiente e sobre a sua relação com as sociedades humanas e o desenvolvimento, aliando excelência técnica à articulação política. Atua em parceria com governos, empresas, academia e sociedade civil O WRI Brasil foi lançada oficialmente em Maio de 2014, e com relação à mobilidade, realiza importantes projetos de intervenção urbana, dentre eles os primeiros estudos sobre Faixa Verde da Berrini, comentada no Capítulo 3.

**Corrida Amiga**<sup>42</sup>: este Instituto, fundado em 2014, busca aproximar e conectar as pessoas ao espaço em que vivem, com atividades de sensibilização lúdico-educacionais, desenvolvimento de projetos, pesquisas e manuais – voltados às crianças, universitários, idosos e pessoas com deficiência. Realiza importantes campanhas de mobilização nacional como a Calçada Cilada, Travessia Cilada e A Pé

---

<sup>38</sup> Minha Sampa. Fonte: <<https://www.minhasampa.org.br/>>. Acesso em: 21 fev. 2021.

<sup>39</sup> Hoje, a Rede Nossas Cidades está em sete cidades, além de São Paulo e Rio: Porto Alegre, Recife, Curitiba, Campinas (SP), Ouro Preto (MG), Garopaba (SC) e Blumenau (SC).

<sup>40</sup> Cidade Ativa. Fonte: <<https://cidadeativa.org/>> . Acesso em: 20 jan. 2021

<sup>41</sup> WRI. Fonte: <<https://wribrasil.org.br/>>. Acesso em: 20 jan. 2021

<sup>42</sup> Corrida Amiga: Disponível em : <<http://corridaamiga.org/>> . Acesso em: 20 fev. 2021.

ao Trabalho.

**CalçadaSP<sup>43</sup>**: em 2014 surge o CalçadaSP, com o objetivo de despertar o olhar apreciativo sobre o passeio público ao mostrar as calçadas de um jeito inusitado e artístico, uma estratégia para trazer a mobilidade a pé ao debate público. Trata-se de um projeto de percepção, para o qual os resultados são esperados com a reflexão e a mudança de atitude em relação à forma como ocupamos o espaço público.

**Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade<sup>44</sup>**: a Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), importante fonte de pesquisa e produtora de dados sobre mobilidade urbana, cria a comissão em 2014, voltada a discutir assuntos relacionados à mobilidade a pé e acessibilidade.

**Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo<sup>45</sup>**: criada em março de 2015, aborda a incidência política na defesa para a mobilidade pedonal, buscando dar visibilidade e representação aos pedestres frente ao poder público. Sua missão é contribuir para uma cidade mais humana, segura e acessível para todos – em especial quando usam seus próprios pés, ou cadeira de rodas, para se locomover.

**Projeto Como Anda<sup>46</sup>**: nasceu em 2016, com o objetivo de compreender o cenário da mobilidade a pé no Brasil, levantando quem são e o que fazem as organizações que atuam no tema. Atualmente, articula diferentes grupos e indivíduos que promovem a pauta no país a fim de fortalecer as organizações, fortalecer a pauta e articular o movimento, e conta com a liderança de quatro organizações da sociedade civil, dentre elas o CalçadaSP.

Por fim, vale apontar a presença do escritório **Viglicca e Associados** no mapeamento<sup>47</sup> das organizações que trabalham em prol da mobilidade a pé, cuja atuação se consolidado com o Projeto Como Anda. O escritório declara a mobilidade a pé como um dos temas abordados pela sua atuação, no propósito de elaborar

---

<sup>43</sup> CalçadaSP: Fonte: < [Ink.bio/calcadasp](http://Ink.bio/calcadasp)>. Acesso em: 20 fev. 2021.

<sup>44</sup> A Comissão Técnica Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP é presidida desde a sua formação por Maria Ermelina Brosch Malatesta (Meli). Meli atuou por 35 anos na CET de SP, é autora do livro Rede de mobilidade a pé São Paulo: Annablume, 2009 e mantém o Blog Pé de Igualdade no portal Mobilize. Fonte: <<http://www.antp.org.br/comissoes-tecnicas/comissao-tecnica-mobilidade-a-pe-e-acessibilidade.html>>

<sup>45</sup> Cidadeapé. Fonte: <<https://cidadeape.org>>. Acesso em: 01 jul. 2020.

<sup>46</sup> Projeto Como Anda. Fonte: <<https://comoanda.org.br/>>. Acesso em: 16 fev. 2021.

<sup>47</sup> Vale ressaltar que o Projeto Como Anda utilizou formulário aberto com autodeclaração como uma das formas de mapeamento.

projetos de Arquitetura e Urbanismo que ajudem a construir cidades coerentes e mais harmônicas. Embora não seja uma organização da sociedade civil, esse apontamento é digno de nota na medida em que o escritório terá papel importante para o Programa de Intervenção em ruas comerciais, como veremos no capítulo 2.

### **Conquistas recentes das organizações**

Como último passo da análise das organizações que atuam em prol da mobilidade a pé, destacamos alguns movimentos ocorridos nos últimos 5 anos que denotam o fortalecimento do movimento pedativista.

O **Plano de Mobilidade Urbana do município São Paulo – PlanMob/SP 2015** (SÃO PAULO, 2015) foi elaborado de forma participativa, com consultas populares, e contou com a contribuição de um documento redigido de modo coletivo pelas organizações pedativistas de São Paulo, legitimando um desejo da sociedade pela criação de políticas de base para desenvolver uma cidade mais caminhável e confortável para os pedestres nos próximos quinze anos. Dentre as conquistas, estão reconhecidos nos seus princípios a acessibilidade universal e a prioridade ao pedestre e aos modos não motorizados de transporte.

Também em 2015, a associação Cidadeapé propôs para a prefeitura de São Paulo a instalação de uma **Câmara Temática da Mobilidade a Pé (CTMP)** no Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), órgão ligado à Secretaria Municipal de Transportes. A ideia é ter um espaço exclusivo para discussões acerca da acessibilidade e da mobilidade dos pedestres em São Paulo, nos moldes do que já existe para bicicletas e serviços de táxi, carga e motofrete, sugerindo a criação de políticas públicas associadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O ano de 2015 finaliza com o **Seminário Internacional Cidades a Pé**<sup>48</sup>, em São Paulo, que reúne diversas experiências e especialistas nacionais e internacionais para discutir e debater soluções para o tema. Entre os objetivos do evento estão a discussão e a reflexão sobre a importância de caminhar nas cidades,

---

<sup>48</sup> A Autora desta dissertação apoiou aa organização do evento.



apresentando tanto o panorama atual das cidades modernas que se desenvolveram de forma a dificultar o andar a pé e seus efeitos negativos, quanto as iniciativas, políticas públicas e estudos que estão invertendo a lógica dos espaços urbanos para promover cidades mais caminháveis. O evento foi pioneiro no Brasil, Organizado pela Comissão de Mobilidade a Pé e Acessibilidade da ANTP e com patrocínio do World Bank Group<sup>49</sup> e do Global Environment Facility (GEF)<sup>50</sup>, e concretizou-se graças ao protagonismo e engajamento das organizações que atuam em prol da mobilidade a pé. Uma de suas principais contribuições é a publicação do Caderno Técnico Cidades A Pé (ANTP, 2015), ainda hoje referência para os profissionais que atuam no tema.

Em 2016, ocorre uma importante ação, o **Ocupa CMTT** – organizada por ativistas, coletivos e ONGs (Organizações Não Governamentais), com o objetivo principal de defender os interesses de pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo no CMTT da cidade de São Paulo, nas eleições municipais daquele ano. Como resultado, em um conselho que tem uma composição tripartite, com representantes do poder público, dos operadores de transporte e dos usuários de transporte (a sociedade civil), a conquista duas cadeiras, ocupadas por representantes dos ciclistas e da mobilidade a pé, enquanto outros representantes dos movimentos garantiram pelo menos a suplência em das vagas de pessoa com deficiência, idosos, meio ambiente e Ongs (FRENTE PELA..., 16 jul. 2016).

A institucionalização dos conselhos municipais foi uma importante conquista na em direção à consolidação de mecanismos de participação social na formulação e gestão das políticas públicas, e remetem-se tanto aos aspectos políticos quanto aos administrativos da ação pública. (KATO; ZIONE; BRUNA, 2010). No contexto municipal, o CMTT tem papel central e é um mecanismo essencial para o debate em prol mobilidade ativa, conforme declaração realizada pela organização Cidadeapé:

---

<sup>49</sup> World Bank Group. Fonte: <<https://www.worldbank.org/en/home>>. Acesso 21 jan. 2021

<sup>50</sup> GEF. Fonte: <<https://www.thegef.org/>>. Acesso 21 jan. 2021

“O CMTT tem uma importância crucial para a cidade de São Paulo como um todo. É um dos diversos espaços de participação social da prefeitura que tem o potencial de promover debate e mudanças reais. É participando deste, como de outros órgãos, que a população pode exigir melhorias para os sistemas de transporte – incluindo o transporte a pé – e cobrar a atuação do governo. Para tanto é preciso ser persistente e participar de fato, e não aceitar “não” como resposta. Trata-se também de uma oportunidade mensal de conhecer melhor quem são os interlocutores de cada tema na Prefeitura, questionar e cobrar posicionamentos e ações da mesma” (BARBOSA, 2019).

Entendendo esta importância, em 2016, um convênio entre ANTP e Cidadeapé, viabiliza a realização de **oficinas gratuitas<sup>51</sup> de formação de ativistas para a mobilidade a pé**, voltadas ao engajamento e ativismo nesta temática e para angariar novos membros.

Em 2017, outro destaque da atuação da sociedade civil é o evento ***Estatuto do Pedestre: Oportunidades e Desafios em Cidades Brasileiras<sup>52</sup>***, organizado pelo projeto Como Anda, para discutir não só o teor e importância desse documento para a cidade de São Paulo, como também as possibilidades de repercussão no Brasil. O evento contou com a presença de representantes do poder público e papel de destaque da sociedade civil organizada, corroborando com a perspectiva de que é o conjunto de atores que deve influenciar e participar das tomadas de decisões relacionadas aos marcos regulatórios municipais (CRUZ; PAULINO, 2019).

### **É hora de ir para as ruas.**

Agora que compreendemos o cenário no qual pretendemos nos aprofundar, podemos seguir para os estudos de caso. Para tanto, foram definidas as seguintes categorias de análise, presentes em cada uma das aplicações aos casos aprofundados, como orientação metodológica:

---

<sup>51</sup> Foi através da participação nessas oficinas que esta autora torna-se membro e passa a colaborar com a entidade Cidadeapé.

<sup>52</sup> O evento foi realizado no dia 08 de agosto de 2017, Dia Mundial do Pedestre, no MobiLab (Laboratório de Mobilidade Urbana). Disponível em: <https://comoanda.medium.com/evento-debate-oportunidades-e-desafios-de-estatutos-do-pedestre-em-cidades-brasileiras-ab0773503f1f>>. Acesso em 13 mar. 2021.

**Introdução ao caso:** descrição e caracterização do caso e das Ruas objeto dos Programas e breve levantamento histórico da região.

1. **Concepção e origem do Programa:** agentes e atores envolvidos na formulação e atores sociais de onde um Programa emana – grupos, segmentos sociais, Ongs e outras instituições que eventualmente pressionaram para que uma política fosse proposta;

2. **Processo de elaboração e Processo participativo:** fases de elaboração da formulação do Programa, com especial atenção à participação social e consultas populares, ou ainda, como a sociedade contribuiu para aprimorar a política pública;

3. **Implementação do Programa:** etapas, avanços e retrocessos; críticas.

4. **Análise pós-implementação:** usos, vivências, apropriação do espaço e inspiração para outras iniciativas.

5. **Considerações sobre o caso:** síntese dos pontos positivos e lacunas identificadas no caso.

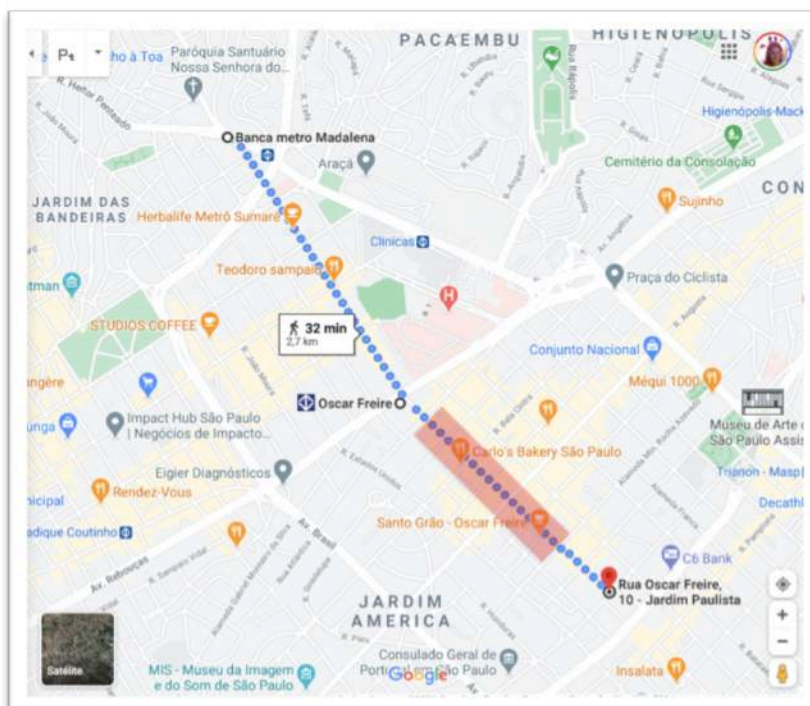
## CAPÍTULO 2

### RUA OSCAR FREIRE E O PROGRAMA DE INTERVENÇÃO EM RUAS COMERCIAIS

Localizada no bairro Cerqueira César, Zona Oeste da cidade de São Paulo, a Rua Oscar Freire possui cerca de 2,6 km, e compreende áreas residencial e comercial, definidas na como ZM2 , Zona de uso misto, destinada a usos residenciais e não residenciais (SÃO PAULO, 2016).

Tem início na alameda Casa Branca, onde predominam antigos sobrados transformados em estabelecimentos comerciais e edifícios residenciais; entre a rua Padre João Manoel e a avenida Rebouças, prevalece a área comercial (área de destaque em vermelho, onde a intervenção do programa ruas comerciais ocorre); atravessa a avenida Rebouças indo ao encontro da avenida Doutor Arnaldo, onde termina. Tem à sua disposição a estação de metrô Oscar Freire da Linha 4 – Amarela, inaugurada em 4 de abril de 2018. (Figura 20).

**Figura 20 - Mapa da região da Rua Oscar Freire.  
Em destaque a área objeto do Programa de Intervenção em Ruas Comerciais**



Fonte: Google Maps. Acesso em: 01 mar. 2021

Moradores locais, pessoas de passagem e consumidores transitam pela rua Oscar Freire e dividem o espaço para pedestres. Uma rua plana, que propicia tanto a pressa dos fazeres cotidianos quanto a lentidão dos passeios para ver vitrines, passear com o cachorro, caminhar com as crianças ou com amigos (CASTILHO; MARTINS; SENA, 2012).

Seu trecho predominantemente comercial é reconhecidamente um importante polo econômico para a cidade, onde é possível encontrar atualmente restaurantes sofisticados, hotéis renomados muitas lojas que incluem marcas internacionais luxuosas e importantes. A rua Oscar Freire já foi considerada a 8ª rua mais luxuosa do mundo e a segunda nas Américas, atrás da 5ª Avenida em Nova York, de acordo com a Excellence Mystery Shopping International<sup>53</sup>.

A região concentra grande poder econômico, o que acaba por traduzir-se em influência política e potencial de investimento para melhorias para a região. Importa analisar a lógica do setor terciário, seu respectivo contexto social e cultural e o rebatimento espacial deste setor no contexto urbano, em especial as decisões relacionadas à configuração do sistema pedestre da região (VARGAS, 2018).

Nesse capítulo, avaliamos como a atuação da Associação de Comerciantes dos Jardins ganha destaque ao aproveitar sua força para ditar grande parte das mudanças urbanísticas implementadas no início dos anos 2000 na rua Oscar Freire e as consequências no seu espaço pedonal. Tais mudanças, impulsionadas pelo Programa de Intervenção em Ruas Comerciais, transformam a rua em referência<sup>54</sup> de boas práticas de reurbanização de espaços públicos.

---

<sup>53</sup> RIEBE, Marc-Christian. Retail Market Study. Zurique: Location group, 2012, p 469. Fonte: <[https://books.google.com.br/books/about/Retail\\_Market\\_Study\\_2012.html?id=3OxUDgAAQBAJ&redir\\_esc=y](https://books.google.com.br/books/about/Retail_Market_Study_2012.html?id=3OxUDgAAQBAJ&redir_esc=y)>. Acesso em: 01jul 2020.

<sup>54</sup> O projeto Soluções para Cidades apontou a rua Oscar Freire como Iniciativas Inspiradoras em espaços públicos no documento disponível em <<http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>>. Acesso em: 01/07/2020.

Os investimentos decorrentes desse setor, se pensados de forma a ir além do almejado aumento do público e retorno em vendas para o comércio, podem resultar em qualidades essenciais que tornam a cidade segura, sustentável e saudável (GEHL, 2015). Para tanto, porém, precisam transpor o chamado capitalismo artista, que explora o sistema econômico para estetizar todos os elementos que compõem e organizam a vida cotidiana, inclusive a apropriação dos espaços público nos centros urbanos. (LIPOVETSKY; SERROY, 2015).

A Figura 21 ilustra o potencial inspirador da Rua Oscar Freire, exemplo de ambiente ordenado, sistema de referências e organizador das atividades, que desempenha não só a função de cenário físico e integrado como também assume um papel social que fornece matéria prima para símbolos e as reminiscências coletivas da comunicação de um grupo. (LYNCH, 2011).

**Figura 21 - Rua Oscar Freire, em São Paulo.**



Fonte: Fernando Moraes. <<https://vejasp.abril.com.br/estabelecimento/rua-oscar-freire/>>. Acesso em: 01 jul. 2020.

## Breve histórico da região

Iniciamos com uma breve retrospectiva da formação da região, a partir da referência de uma imagem da rua Oscar Freire nos anos de 1930. Quem caminha na região nos dias de hoje não imagina que um ponto tão nobre já abrigou cortiços e pessoas menos favorecidas.

Quem bate perna na Rua Oscar Freire, luxuoso shopping a céu aberto da cidade com 150 lojas apenas nos seus cinco quarteirões mais badalados, não imagina que um ponto tão nobre abrigou um dia cortiços.” (VEJA SÃO PAULO, 18/09/2009).

O artigo aponta como referência os registros do fotógrafo do paulista Benedito Junqueira Duarte<sup>55</sup>. No conjunto de imagens a seguir (Figura 22) é possível visualizar casas de alvenaria ocupadas por famílias pobres, lixo e sujeira, que apontam para uma realidade bem diferentes da que conhecemos na atualidade.

**Figura 22 - Montagem com 4 imagens de cortiços na Rua Oscar Freire em 1938.**



Fonte: Benedito J. Duarte.

<<http://docvirt.com/DocReader.Net/DocReader.aspx?bib=FOTOS&pesq=>>. Acesso em: 01 jul. 2020.

---

<sup>55</sup> Os acervos do fotógrafo Benedito Junqueira Duarte estão no Arquivo de Negativos/DIM-PMSP e no Arquivo Histórico Municipal, ambos em São Paulo. Fonte: Itaú Cultural. Fonte: <[http://www.itaucultural.org.br/aplicExternas/enciclopedia\\_IC/index.cfm?fuseaction=artistas\\_biografia&cd\\_verbete=124\\_0&cd\\_idioma=28555](http://www.itaucultural.org.br/aplicExternas/enciclopedia_IC/index.cfm?fuseaction=artistas_biografia&cd_verbete=124_0&cd_idioma=28555)>. Acesso em: 15 maio 2014.



De fato, a região como um todo valorizou-se somente a partir das décadas de 1950 e 1960, provavelmente beneficiada pela proximidade dos “bairros-jardim” (Jardim América, Jardim Europa e o Jardim Paulistano) e pela ascensão de outro local nas imediações, a Rua Augusta, polo de comércio de luxo à época. Assim, a Oscar Freire acolhe as mudanças de costumes, em especial da juventude paulistana, tornando-se, um local de encontro dos jovens, onde a prática do *footing* dividia espaço com os desfiles de carros. (FYSKATORIS; BRAGA, 2014), o que de forma derivada acontece ainda nos dias de hoje (Figura 23). A *Graça do Footing* é assim explicada em crônica recente:

– [...] Footing aqui não é verbo, é substantivo, é o ato de andar. Pode ter vários sentidos em inglês, mas esse aí do seu livro de crônicas é um lance brasileiro. A ideia é outra.

– Não tem sentido, tio. Aqui diz que elas foram “fazer footing alvoroçadas”. Como assim, “fazer” footing? Fazer o ato de andar? Alvoroçadas com o quê?

Expliquei o melhor que pude: era um programa de jovens de tempos atrás, um desfile, uma paquera coletiva, feita a pé; as moças caminhavam por um longo corredor de rapazes e de olhares, formado em volta de uma praça ou ao longo de uma avenida. Era como passear no shopping, só que não havia shopping nem vitrines, o que havia para ver e escolher eram as pessoas namoráveis. (ANGELO, in VEJA SÃO PAULO, 06 set. 2013)

**Figura 23 - Pessoas passeiam pela Rua Oscar Freire em dias recentes (2020).**



Fonte: < <https://poracaso1.wordpress.com/tag/rua-oscar-freire/>>. Acesso em: 01 jul. 2020.



No final da década de 1960, a Rua Augusta entra em processo de decadência, perdendo sua atratividade devido aos novos hábitos de consumo introduzidos. Os problemas relativos à sua decadência se explicam pela intensificação do congestionamento na região e as primeiras iniciativas de construção de shopping centers, como o Iguatemi em 1966, que atraiu os frequentadores da rua para dentro dos shoppings com a promessa de conforto e segurança. (PISSARDO, 2013). Inclusive, começa a ser publicada nos jornais da época, uma série de reportagens expondo os problemas de fazer compras ao ar livre os benefícios de realizar compras em um único estabelecimento coberto.

Fazer compras, numa cidade como São Paulo, é, ao mesmo tempo, um prazer e um suplício. Prazer pelo que se pode comprar [...]. Suplício, porém, pelo desconforto, pelo atropelo, pelas caminhadas, pela chuva e pelo sol, pelas subidas e descidas, pela dificuldade de estacionamento e todas as outras dificuldades que atormentam quem vai às compras. Para começar, as calçadas das nossas principais ruas comerciais são, o mais das vezes, tão estreitas que mal permitem a circulação. (COMO COMPRAR..., 26 jan. 1961).

Entretanto, a Oscar Freire consegue se manter, beneficiada pela presença de novas marcas da moda nacional e pelos imóveis de boa renda na região. Já no final da década de 1990, a abertura do mercado brasileiro às importações favorece a chegada das grifes internacionais, fato que acaba por consolidar a Rua Oscar Freire como polo do varejo de luxo (FYSKATORIS; BRAGA, 2014).

Não é só o comércio de luxo que justifica a atratividade da rua. Mesmo com os shopping centers, muitos consumidores preferem as ruas de comércio da cidade de São Paulo. A pesquisa My Shopping<sup>56</sup>, divulgada pelo jornal O Estado de São Paulo (PESQUISA REVELA..., 23 dez. 2001) e realizada pela consultoria Toledo & Associados, revelou que, embora a opção shopping prevaleça quando a questão é conforto e segurança, o gosto dos paulistanos pelas ruas comerciais pode ser associado à facilidade de se comprar perto de casa ou à vontade de realizar um passeio descompromissado, atividades implicadas ao ato de andar a pé. De fato, lojas de moda e de outros produtos de compras eventuais costumam manter suas

---

<sup>56</sup> Pesquisa My Shopping, Toledo e Associados, 2001

fachadas ocupadas com usos que promovam a interação com a rua, pois sabem que o sucesso para despertar o desejo de compra está na forma de expor as mercadorias, nas vitrinas em espaços onde há grande fluxo de pedestres (VARGAS, 2020).

A pesquisa acima também apontava o corredor da Oscar Freire como um dos preferidos da população de alta renda. Os fatores que podem contribuir para esta preferência são a presença de seguranças; a nítida separação entre os espaços públicos e privados; a presença de fachadas ativas – olhos para a rua, e o trânsito ininterrupto de usuários – olhos da rua. (JACOBS, 2011).

É possível compreender como os pedestres percebem a região. Uma consumidora, definida como *de classe A*, declarava: “Prefiro as lojas de rua porque me sinto mais à vontade, entro só naquelas que me atraem, pelo preço e pela marca. É mais agradável andar nas ruas, sem se sentir presa, num espaço único.” (O ESTADO DE S.PAULO, 23/12/2001) enquanto outra frequentadora, que fazia compras com a mãe, afirmava: “As ruas são mais arejadas, você fica mais à vontade e muitas vezes as vitrines são mais bonitas” (O ESTADO DE S.PAULO, 23/12/2001).

A Figura 24, que ilustra o artigo, mostra mãe e filha sobre a calçada. Observam-se floreiras, que fazem parte da decoração de Natal, e o tapete vermelho sobre a calçada, financiado pelo cartão de crédito, estendido para seus ilustres transeuntes, em um dos trechos mais visitados da região.

**Figura 24 - Mãe e filha com sacola de compras na rua Oscar Freire, nos Jardins.**



Fonte: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20011223-39513-spo-33-eco-b10-not/busca/Oscar+Freire+rua+cal%C3%A7ada>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

A opção pelo tapete vermelho talvez representasse uma tentativa de esconder os problemas que o espaço pedonal da Oscar Freire apresentava ao seu mais necessário usuário: o pedestre. Para analisar esta afirmação, a seguir procuramos entender a extensão das dificuldades relativas ao sistema pedestre da região e os principais atores envolvidos no processo.

## **2.1. Concepção e origem do programa**

No início do ano 2000, Carlos Guilherme Mota elaborou para a coluna Espaço Aberto de *O Estado de S. Paulo* uma reflexão sobre o complexo de poderes cruzados que interferem no dia-a-dia da cidade e no exercício da cidadania, em especial para os que escolhem o transporte a pé como forma de fruir a cidade. O autor aponta a baixa qualidade de vida para aqueles que não se locomovem por autos, para os idosos, as crianças, os incapacitados. Indica tratar-se da “barbárie, para os de baixo” (MOTA in O ESTADO DE S.PAULO, 3 jan. 2000).

O bairro Cerqueira César é usado como exemplo para demonstrar como os *de baixo*, ou seja, como os pedestres ao se locomover pelos sistemas pedonais estão à mercê de toda sorte de problemas, muitas vezes causados pela falta de um pensamento pedestre por parte do poder público. Mota, então, lança as perguntas:

“Quem dá a concessão para o uso do espaço público – uma calçada da cidade – a um Consulado como o dos estados Unidos da América do Norte? Quem aprovou [...] a construção, em cimento, de uma barricada cravada na calçada da rua Padre João Manoel? Quem autorizou que ficasse prejudicada nossa capacidade de ir-e-vir? [...] A calçada é nossa” (MOTA in O ESTADO DE S.PAULO, 3 jan. 2000).

O autor aponta outras forças que geram improbidades nos sistemas pedonais, como o supermercado da região que ocupa a calçada para degustação-banquete, o curto espaço de tempo semaforico para travessia, bancas de jornal instaladas em calçadas estreitas e irregulares, deixando pouco espaço de passagem. E, ao final, afirma que embora possam parecer questões menores, não se constrói uma sociedade se não houver resistência civil a tantos desmandos. (MOTA in O ESTADO DE S.PAULO, 3 jan. 2000).

No ano seguinte, foi a vez das precárias condições das calçadas da cidade ganharem manchete no jornal. A matéria *Calçadas de São Paulo são desafio para pedestres* (CALÇADAS SÃO..., 17 fev. 2001) sinaliza como tanto nas áreas nobres, quanto nas áreas mais pobres, os passeios estavam repletos de buracos, desníveis e entulho, como podemos observar nas imagens a seguir (Figura 25):

**Figura 25 - Problemas nas calçadas da rua Oscar Freire.**



*Na Oscar Freire, pessoas não percebem defeitos na calçada*

*Mulher com carrinho de bebê passa pela calçada da Oscar Freire, onde bueiros são ameaça*

Fonte: Robson Fenandjes/AE. <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20010217-39204-spo-47-cid-c5-not/busca/Oscar+Freire>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

São conflitos dizem respeito à consciência da vida comum urbana, materializada principalmente no espaço público, e que só podem ser resolvidos pelos instrumentos da democracia (YÁZIGI, 2000). Quais seriam, então, as forças e os instrumentos capazes de mover as engrenagens do sistema democrático em prol da qualidade do sistema pedestre?

### **A visão da Prefeitura**

Os corredores comerciais tradicionais sofrem a concorrência de outros espaços de comércio, sejam grandes lojas, shoppings centers, ou mais contemporaneamente o comércio virtual (e-commerce). (VARGAS, 2018). Precisam recriar vantagens a partir da melhoria de seu espaço físico para sua requalificação, um caminho alternativo que tem se mostrado viável à sustentabilidade comercial de áreas centrais (BALSAS, 2007).

A Prefeitura de São Paulo preocupava-se com as possíveis migrações de público para os shopping centers e consequente deterioração dos tradicionais corredores comerciais de rua. Assim, começou a delinear no início dos anos 2000 planos que culminam a instituição do **Programa de Intervenção em Ruas Comerciais** do Município de São Paulo (SÃO PAULO, 2003).

Política pública municipal, o Programa de Intervenção em Ruas Comerciais é destinado à realização de obras e serviços necessários à requalificação e à reurbanização de ruas comerciais localizadas no perímetro urbano do município de São Paulo. Visa a estabelecer parcerias público-privadas para a melhoria da qualidade de vida na cidade, dada a importância econômica e social do desenvolvimento do comércio, bem como a existência de interesses comuns entre os setores. (BALSAS, 2007).

As intervenções urbanas decorrentes do programa consistem, basicamente, na reconfiguração das vias, novo calçamento, melhoria da acessibilidade pedestre, comunicação visual e mobiliário urbanos, paisagismo, ordenamento do espaço público, iluminação pública e outros itens de segurança e devem partir de projetos específicos, desenvolvidos preferencialmente por escritórios de arquitetura.

A matéria da *Folha de S.Paulo* em 20 de julho de 2003, celebrava a instauração do programa a partir do título *Ruas comerciais de São Paulo mudam para enfrentar shoppings* (PARA ARQUITETO, 20 jul. 2003) e assim o apresentava:

No lugar de calçadas estreitas e esburacadas, pisos amplos, lisos e confeccionados em material de qualidade, com guias rebaixadas nas esquinas, espaço para mesinhas e conforto para os passantes. Em vez de árvores mirradas e sufocadas pela poluição e pelo emaranhado de fios, variedades de vegetação apropriada para sobreviver no espaço urbano. Para completar o cenário, fachadas revitalizadas, iluminação atraente e novos equipamentos urbanos.

Por outro lado, a Prefeitura entende que, para atingir o sucesso, o projeto precisa ir além da estrutura física, pois há outras questões importantes que precisam ser levadas em consideração. De fato, os pedestres precisam se sentir seguros, confortáveis e também entretidos para, acima de tudo, contribuírem para criar vida nas ruas (SPECK, 2017).

## A visão dos comerciantes

Desde 2001, antes mesmo da configuração do Programa de Ruas Comerciais, os jornais já noticiavam a intenção dos comerciantes da Oscar Freire de transformar a rua em um bulevar.<sup>57</sup> A primeira experiência se deu a partir de uma ação que ocupou o leito carroçável da rua, ampliando a área destinada ao pedestre. Seu objetivo foi assim descrito, em reportagem de *O Estado de S. Paulo*:

A escolha do domingo para a inauguração [da nova coleção Hugo Boss] faz parte do projeto de transformar a Rua Oscar Freire em um boulevard para compras e lazer nos fins de semana. A ideia de Renato Kherlakian (da Zoomp) - que já está buscando adeptos entre os demais lojistas - é bloquear quatro quarteirões da rua aos domingos, desde a Consolação até a Augusta. O objetivo é dar aos pedestres um espaço para compras e passeios, além de usar a área para promoção de eventos, ações comunitárias, filantrópicas e shows (HUGO BOSS..., 07 abr. 2001).

Tal movimento, liderado pelo estilista e empresário Renato Kherlakian, (da marca de roupas de grife Zoomp), teve como resultado a formação de um grupo de lojistas que instituiu a Comissão Bulevar Oscar Freire. No início de 2002, essa Comissão contrata um projeto urbanístico do escritório Vigliecca e Associados. A contratação foi divulgada na coluna Urbanidades, do jornalista Gilberto Dimenstein. Chama a atenção a redação de algumas frases, escolhidas por Dimenstein para descrever a iniciativa.

Por exemplo, Dimenstein argumenta que seria possível *diminuir as distâncias entre o requinte estético das lojas ao lado da indigência das calçadas*; a escolha dos

---

<sup>57</sup> Bulevar, é um termo derivado da palavra francesa *boulevard* que designa um tipo de via urbana, em um espaço geralmente largo, com muitas pistas divididas nos dois sentidos e projetado com alguma preocupação paisagística. No Brasil, a palavra passou a ser usada para nomear não só vias amplas e arborizadas, mas também determinadas edificações comerciais e residenciais, em particular shopping centers e centros comerciais que presam pela sinergia entre a construção e o entorno. Em geral trata-se de ambientes amplos, agradáveis e com a característica marcante do verde. Blog Atmosfera. Disponível em <https://atmosfera.com/blog/voce-sabe-o-que-e-um-boulevard/>. Acesso em: 01/07/2020.

pisos lisos, sem desenhos ou adornos, era uma forma de *não concorrer com as fachadas e vitrines das lojas*; e, reproduzindo a fala do empresário Kherlakian, a reforma almejava para o espaço aberto e democrático das ruas o *mesmo conforto e sofisticação* que o espaço fechado e restrito das lojas.

Prepara-se, agora, para reduzir a distância entre o requinte estético das lojas, algumas delas referências de projetos arquitetônicos, e a indigência urbana de suas calçadas - disformes, sujas, esburacadas, com árvores em estágio terminal. Depois de analisar várias propostas, uma comissão de lojistas, presidida por Renato Kherlakian, dono da Zoomp, escolheu Héctor Vigliecca, professor de arquitetura do Mackenzie, para tentar transformar a Oscar Freire num modelo de intervenção comunitária. "Queremos que as pessoas se sintam tão confortáveis nas ruas como se sentem nas lojas", diz Kherlakian (DIMENSTEIN in FOLHA DE S.PAULO, 06 mar. 2002).

No mesmo sentido, Fabio Saboya, que atuava na organização dos lojistas, no ano seguinte explorou as mesmas justificativas em entrevista para *Folha de S.Paulo*, para a qual chegou a declarar que "(...) o cliente não pode ser recebido com cafezinho e champanhe na loja e andar numa calçada esburacada e mal iluminada" (SABOYA, in FOLHA DE S.PAULO, , 20 jul. 2003).

A pergunta que se coloca é: quem estes empresários esperam ver nas ruas? Das suas declarações, apreende-se não uma preocupação com o benefício comum, mas sim para potenciais clientes, que podem comprar nas lojas da região de forma confortável a pé. Podemos dizer que o pensamento pedestre assume traços de uma relação cliente-consumidor, o que no caso da rua Oscar Freire trata de um público ainda mais específico, com traços de requinte e sofisticação. "Como se toda a civilização urbana está envolvida num impulso cultural que a conduz ao consumo e a recreação" (BURGEL, 1993:121-2, apud LIPOVETSKY; SERROY, 2015, p.320). Assim, em suas especificidades, o Programa de Ruas Comerciais assume formas diferentes de entender o urbano e o pensamento pedestre conforme o local.

Seguindo na evolução da iniciativa dos lojistas, a Comissão Bulevar Oscar Freire dá origem à Associação dos Lojistas dos Jardins (ALoj), hoje Associação Comercial dos Jardins. Fundada em 2004 como uma entidade sem fins lucrativos, com o objetivo de agregar resultados, formando um elo entre lojistas,

empreendedores, poder público e demais segmentos da economia, fomentando o comércio da região e trazendo melhorias para o quadrilátero dos Jardins.

Ao estender sua atuação para a região dos Jardins<sup>58</sup>, a Associação pôde agregar mais varejistas e empreendedores, fortalecendo sua atuação perante o poder público. Foi um movimento importante, pois viabilizou a extensão das melhorias propostas para outras ruas da região, como veremos mais adiante.

No mesmo ano da consolidação da ALOJ, finalmente noticia a assinatura do protocolo de intenções entre a Associação e a Prefeitura para a revitalização da Oscar Freire via Programa de Intervenção de Ruas Comerciais. O trecho da região da *Baixa Oscar Freire* é deixado para a segunda etapa do processo, indício da necessidade da força do capital para efetivar a realização das obras, já que na área negligenciada há predominância de comércio de serviços e menor circulação de carros e pedestres, muitos deles moradores locais.

Mas nem toda a Oscar Freire passará pelo embelezamento. Será reformado apenas o trecho conhecido pelas vitrines de luxo, entre as Ruas Melo Alves e Padre João Manuel. *A chamada Baixa Oscar Freire, entre a Padre João Manuel e a Alameda Casa Branca, ficará para a segunda fase do projeto.* (OSCAR FREIRE..., 09 set. 2004)

O artigo trata a ação como *embelezamento* e os comerciantes apostam na valorização da rua, sempre relacionada a experiências de consumo, até mesmo quando referem-se às atividades de lazer. Rosângela Lyra, presidente da Associação de Lojistas, afirmava: “queremos tornar a Oscar Freire, nos fins de semana, também em um centro de lazer onde as pessoas possam tomar alguma coisa e conversar” (OSCAR FREIRE..., 09 set. 2004). Trata-se, portanto, de uma lógica estético-espetacular, do espaço teatralizado onde o sistema pedestre também

---

<sup>58</sup> A área definida como Jardins “foi consolidada historicamente pela hierarquia assumida pelas Avenidas Nove de Julho, Rebouças, Estados Unidos e Paulista. Dentro deste quadrilátero se detectam 3 centralidades urbanas com características próprias: Centralidade Alameda Santos – hotelaria internacional e residências; Centralidade Rua Augusta – histórico comercial que remonta aos anos 50 e que hoje sofre um abandono gerado principalmente pelo excesso de trânsito e falta de conservação e renovação do ambiente urbano em geral; Centralidade Oscar Freire – lojas de grife internacional e de arquiteturas de qualidade inigualável.” Fonte: [http://www.vigliecca.com.br/pt-BR/projects/oscar-freire-street#tech\\_chart](http://www.vigliecca.com.br/pt-BR/projects/oscar-freire-street#tech_chart). Acesso em: 01 jul. 2020.



está a serviço do divertimento consumista voltado ao prazer. (LIPOVETSKY; SERROY, 2015).

### **A visão dos pedestres**

A Rua João Cachoeira (Itaim Bibi), trecho entre as ruas Jesuíno Arruda e Leopoldo Couto de Magalhães, foi a primeira iniciativa do Programa de Revitalização das Ruas Comerciais. Com a chamada *Lojistas da João Cachoeira querem investir na revitalização da via* (RUA DO..., 13 mai. 2003) apontava a intenção dos comerciantes em direção a transformar a rua em um shopping a céu aberto, explorando o imaginário construído à época sobre as vantagens de compras realizadas nestes ambientes. Uma pesquisa encomendada pela Associação de Lojistas da região apontava as expectativas das pessoas ao caminhar pelo bairro. Elas almejavam um espaço para quem para e olha vitrines, mas também para as pessoas do bairro, que caminham com crianças e buscam locais para sentar.

Entre moradores, comerciantes e usuários da Rua Oscar Freire, a iniciativa teve boa repercussão. O público ouvido pela mídia dizia esperar “maior comodidade”, o que no seu entender, significava cuidados essencialmente estéticos, conforme depoimentos colhidos junto aos frequentadores da região: “É um absurdo esta rua ter calçadas tão maltratadas”; ou “Um lugar como este precisa ser mais bem cuidado. Se é para ser chique, que seja até na calçada” (OSCAR FREIRE, 09 set. 2004).

Manifesta-se assim um pensamento pedestre estetizado também presente nos gostos e comportamentos, transformando o sistema pedonal em um espaço que precisa ser consumido (LIPOVETSKY; SERROY, 2015).

### **2.2. Processos de Elaboração e Processos Participativos**

Chama atenção a falta de menção a pesquisas com as pessoas que frequentam a região. A participação social, mesmo que através de pesquisas realizadas por entidades privadas junto ao público, trariam dados empíricos sobre problemas cotidianos e possíveis necessidades e desejos dos pedestres que por ali caminham (GEHL, 2015; SPECK, 2017), essenciais para atender aos objetivos de

políticas públicas. É possível inferir que a pesquisa com os atuais ou potenciais usuários do espaço não interessa nem à Prefeitura, nem à Associação Comercial.

Para desenvolvimento do projeto de intervenção da Rua Oscar Freire, foi realizado um estudo preliminar da área que contemplava a análise da situação existente e da legislação incidente, levantamentos diversos (como topografia e uso do solo) e pesquisa de referências de boas práticas de reurbanização de espaços públicos no Brasil e no mundo. (SOLUÇÕES PARA CIDADES, 2020) .

Os estudos preliminares conduzidos na Rua Oscar Freire confirmavam a existência de graves problemas do ponto de vista do pedestre. Caminhar pela Rua Oscar Freire era incômodo, como postes de iluminação ao longo de todo estreito corredor (Figura 26a). Fios de iluminação eram invadidos por vegetação, e as copas de árvores estavam mal podadas, mutiladas e em más condições fitossanitárias, perdendo seu valor estético de coloração, forma e sombreamento. (Figura 26b).

**Figura 26 - (a) Postes dispostos ao longo da rua Oscar Freire  
(b) Árvores mal podadas.**



Fonte: <<http://solucoesperacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>>. Acesso 01 jul. 2020.

Bancas de jornal ocupavam grande parte do passeio dificultando a passagem (Figura 27a), e havia lixeiras mal posicionadas e em péssimo estado de conservação causando o acúmulo de lixo, denotando as más condições de higiene (Figura 27b).

**Figura 27 - (a) Banca de jornal e (b) lixeira na calçada da rua Oscar Freire.**



Fonte: <<http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>>. Acesso 01 fev. 2021.

Também apresentavam-se mal conservados os pavimentos das calçadas, que apresentavam ressaltos, declividades, tampas de bueiro fora de padrões de segurança, ausência de acesso para os deficientes, entre outros problemas. (Figura 28). Tais condições, aliadas à necessidade de readequação estética para a área, impossibilitava qualquer recuperação.

**Figura 28 - Condição do pavimento na Rua Oscar Freire.**



Fonte: <<http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>>. Acesso 01 fev. 2021.

O ambiente encontrado na Oscar Freire não se demonstrava adequado para oferecer as melhores condições de fruição do local. Vale salientar que essas condições repetem-se em vários pontos da cidade, demonstrando uma falta de cuidado generalizado pelo espaço público pedonal, incluindo as áreas consideradas nobres da cidade, como aqui é demonstrado. A diferença é que, neste caso, há uma política pública expondo a questão.

As calçadas devem ser consideradas como “as estruturas físicas mais essências para o desempenho da vida urbana [...] pois as necessidades ditadas pelo dia-a-dia nos impõem seu uso” (XAVIER, 2014, p. 6). Recorremos à figura de “Chão de Fractais”, proposta por Yázigi (2000, p. 67) para refletir sobre a questão: “desde que penso a calçada, nela vejo um retrato claro do Brasil. Não só em seu piso fragmentado, como e toda a categoria de conflitos que nele tem mediação”.

A seguir, analisaremos como a iniciativa privada insere-se na resolução desses interesses e conflitos em tornos de demandas sobre o sistema pedestre.

### **2.3. Implementação do programa**

O protocolo de intenções entre Associação e Prefeitura, pactuado em 2004, ainda teve que aguardar um ano mais para sair do papel, sendo o convênio entre Prefeitura e Associação de Lojistas da Oscar Freire definitivamente assinado em setembro de 2005.<sup>59</sup>

Neste ponto, vale observar a mudança nas justificativas do projeto, publicada tanto na cobertura da mídia como nas notícias veiculadas no *website* da Prefeitura. A matéria *Reforma da Oscar Freire Começa em Outubro*, veiculada na *Folha de S. Paulo*, pela primeira vez é ressaltada a importância do posicionamento de acessos a deficientes e da regularidade das calçadas. Por fim, aponta-se a falta de consciência de alguns lojistas que “tem má vontade, não querem arrumar seu espaço” (REFORMA DA..., 23/09/2005).

---

<sup>59</sup> Prefeitura assina convênio para revitalização da rua Oscar Freire. Disponível em <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=138986>>. Acesso em: 01/07/2020.

De fato, o ano de 2005 foi marcado por conquistas para a mobilidade pedonal, com o lançamento do Programa Passeio Livre, que com objetivo o “resgate do passeio público pela calçada e a socialização dos espaços públicos” (PASSEIO LIVRE, 2005, p. 4) estabelecia padrões para construir, recuperar e manter as calçadas da cidade em bom estado de conservação. Também é aprovado o Decreto de Padronização dos Passeios (SÃO PAULO, 2005), que indica ao passeio público a função principal de garantir a circulação homogênea e linear do pedestre, devendo seguir os princípios da NBR 9050:2004 (ABNT, 2004) para acessibilidade destinada ao logradouro público, calçadas e travessias de pedestres.

Assim, tudo indica que o advento dessas ações e normativas acaba por refletir em mudança de discurso na visão sobre o Programa de Revitalização de Ruas Comerciais da Prefeitura. O projeto passa a destacar sua importância não só para o *pedestre-consumidor*, mas também para aqueles que trabalham ou simplesmente locomovem-se pela região nas suas atividades diárias, incluindo as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. É possível afirmar que trata-se de um novo compromisso simbólico, consolidado em um evento<sup>60</sup> oficial para a entrega do projeto de reurbanização da rua Oscar Freire à recém criada Secretária da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida.

Na requalificação da Rua Oscar Freire, tanto responsabilidade quanto conscientização emergem da parceria entre o escritório de arquitetura responsável pelo projeto e associação de comerciantes responsável pela contratação do escritório, balizadas pelo poder público. Colocam-se, assim, algumas questões: em que medida a combinação dessas forças reflete os valores coletivos? E sob quais premissas tal parceria deflagrou a concepção do espaço público da Oscar Freire?

---

<sup>60</sup> O evento foi realizado em 16/11/2005, no edifício Matarazzo, sede da Prefeitura e contou com a presença de Rosângela Lyra, presidente da Associação dos Lojistas da Oscar Freire e Paulo Eduardo de Arruda, diretor do escritório de arquitetura e urbanização Viglicca & Associados, responsável pelo projeto. Disponível em <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=139684>>. Acesso em: 05 jul. 2020.

É nesse contexto que a Associação Comercial dos Jardins toma para si a *missão* de guardião do espaço público da região, indicando a reurbanização da rua Oscar Freire como sua maior realização.

A Associação Comercial dos Jardins [...] tem como missão cuidar da dinâmica do bairro e do seu comércio e serviços. Buscamos fazer um lugar melhor para todos, agregar e trazer benefícios à região, apontando como maior realização a reurbanização da rua Oscar Freire (ASSOCIAÇÃO DE LOJISTAS, [s/d]).

No entendimento da Associação, o conceito de *lugar melhor para todos*, confunde-se com as experiências de consumo da região, acessíveis apenas a uma pequena parcela da população, ainda que explore o imaginário de um local aberto e livre e acessível a todos:

Estar no Jardins é uma experiência única, seja pela atmosfera vibrante, que respira moda, seja pela excelência das compras e serviços, tudo aqui é diferente, incomparável. Um local aberto, livre. Em que as pessoas podem interagir entre si e com a cidade com toda a naturalidade. Aqui todos podem experimentar seu estilo próprio. Expressar seu jeito de agir, sentir e viver (ASSOCIAÇÃO DE LOJISTAS, [s/d]).

Em uma versão antiga do website<sup>61</sup>, fica ainda mais clara a experiência idealizada para quem passeia por suas ruas:

Localizada no coração de São Paulo, a região dos Jardins proporciona uma experiência completa para quem passeia por suas ruas. Conhecida pela qualidade dos serviços oferecidos, reúne lojas, restaurantes, bares e hotéis. Suas quadras arborizadas são um convite irrecusável para circular pela região, desfrutar de um passeio em família, um almoço inesquecível, um charmoso café. As mesas na rua, junto à diversidade gastronômica, seduz (sic) o paladar de turistas e moradores e deixa ainda mais prazeroso visitar a região. À noite, bares e baladas reúnem gente interessante, diferentes ritmos e os melhores coquetéis. Nos Jardins moda e lifestyle estão interligados. Lojas conceito, assim como alguns dos principais designers do Brasil e marcas nacionais e estrangeiras marcam presença. Aqui todos podem experimentar seu estilo próprio, expressar seu jeito de agir, sentir e viver. (ASSOCIAÇÃO DE LOJISTAS, [s/d])

---

<sup>61</sup> Disponível via Wayback Machine, um banco de dados digital criado pela organização sem fins lucrativos Internet Archive e que arquiva bilhões de páginas da World Wide Web desde 1996.

Esses espaços são planejados como estratégia para garantia da reprodução do capital e do controle social (ALVES, G., 2019) a partir de associações voluntárias que se utilizam de práticas exclusivistas baseadas, por exemplo, em classes sociais, eliminando a distinção rígida entre público e privado (GUIRARDO, 2009). Não se trata de negar a possibilidade do setor de comércio e serviços como agente de urbanidade e sociabilidade, tendo em vista que comércio e cidade estabelecem uma “relação de origem”. (VARGAS, 2000). Dada a dominância do consumo na vida cotidiana, o que se propõem é que esta relação precisa ser compreendida e mediada de forma efetiva pelo Estado, a fim de intervir para dominar suas fragilidades e realçar suas potencialidades para a vida urbana. (VARGAS, 2018).

Nesse sentido, como decorrência da revitalização da Rua Oscar Freire, viabilizada a partir do Programa de Intervenção em Ruas Comerciais, a melhoria do sistema pedestre com vistas à experiência de compra, ao lúdico e à experiência de ver e ser visto, promove em última instância a tentativa de higienização da rua ao tentar banir traços de pobreza e desigualdade social (FYSKATORIS; BRAGA, 2014)).

#### **2.4. Análise pós-implementação**

O fazer cotidiano dos moradores locais, que também tem na Oscar Freire um espaço para consumo, tarefas e lazer diários – como ir ao supermercado ou farmácia, caminhar com roupas de ginástica até academia, tomar um café na padaria – é ofuscado especialmente pela visibilidade midiática relacionada pelo universo de luxo e pela força dominante da associação de comerciantes da região. É a chamada “sociedade transestética contemporânea, modelada pelo poder do mercado (LIPOVETSKY; SERROY, 2015, p. 337)

Para ilustrar essas afirmações nos valemos da crônica reproduzida a seguir, que se vale das latas de lixo *hightech* (Figura 29) instaladas na rua:

[...] três lixeiras de luxo instaladas na semana passada pela Associação dos Lojistas dos Jardins na região da Rua Oscar Freire, epicentro do consumismo. São objetos high tech que, desobedecendo à máxima popular que se refere às coisas tão perfeitas que “só faltam falar”, falam de verdade. Ou ao menos escrevem, pois estão dotadas de sistema que avisa sua administradora quando lotam, por meio de



mensagem de texto para celular. [...] testei uma delas na Alameda Lorena: joguei um papel de bala em seu interior. Não foi devolvido na minha cara, além de ter sido apetitosamente mastigado pela lata. Só faltou arrotar, pensei. de imediato a máquina soltou ruído semelhante a um arrotar de satisfação. [...] Na Oscar Freire, depois de jogar um palito de picolé na superlixadeira, um garoto se assusta com o barulho da compactação. Aos pedestres curiosos, a máquina de compactar lixo parece dotada de poderes sobre-humanos. Mais que isso, parece limpinha e insuspeita [...] (TERRON in ESTADO DE S. PAULO, 2014)

**Figura 29 - Lixeira *hightech* instalada na rua Oscar Freire.**



Fonte: Renato S. Cerqueira/FuturaPress. <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20140427-44021-spo-135-ali-e4-not/busca/Oscar+Freire>>. Acesso em: 10 jul. 2020.

Embora tais lixeiras possam ser eficazes na sua função de descarte do lixo, muitas pessoas podem se sentir constrangidas em despejar sua sujeira em tão nobre lata. E, sem dúvida, aqueles que mais almejam o seu conteúdo – os catadores de lixo – não frequentam o ambiente, já que correm o risco de ter sua mão triturada junto com os dejetos.

Por fim, salientamos que mesmo após os investimentos para sua requalificação, menos de 6 meses depois da reforma o espaço pedonal já apresentava complicações (Figura 30). O artigo *Calçada da Oscar Freire já tem problemas* (CALÇADA DA..., 23/05/2007) aponta para placas de concreto descolada, guias amarelas e com relevo sinalizador para cegos soltas, água transbordando sobre a guia em dias de chuva, piso com rachaduras. A dificuldade para apontar responsáveis pelos problemas, continua a adiar a solução.



A subprefeitura de Pinheiros diz que enviará um engenheiro para averiguar o problema, mas que a responsabilidade sobre as calçadas é da Associação dos Lojistas da Oscar Freire. A empresária Rosângela Lyra, presidente da associação, diz que as guias para cegos são de responsabilidade da prefeitura. "Irei contatá-los para que seja refeito, mas, como sei que é produto novo, provavelmente deve estar em fase de testes e adaptação (CALÇADA DA..., 23/05/2007).

**Figura 30 - Piso danificado na esquina das ruas Oscar Freire e Bela Cintra após cinco meses de reforma.**



Fonte: Leonardo Wen/Folha Imagem. <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2305200717.htm>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

### **Inspiração para outras iniciativas**

O Estado de S. Paulo (MÃOS À OBRA..., 27 mar. 2002) chegou a dedicar meia página para o artigo *Mãos à Obra! (Paulistanos se unem para mudar São Paulo)*. (Figura 31).

Figura 31 - Capa do caderno Cidades do jornal O Estado de S.P destacando a ação de comerciantes para intervenção urbana em ruas comerciais da cidade.



Fonte: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20020317-39597-spo-35-cid-c1-not/busca/Oscar+Freire>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

As Ruas João Cachoeira, Oscar Freire e 25 de Março e áreas na Vila Olímpia, Bom Retiro e Tatuapé entre outros bairros, buscavam a requalificação dos seus sistemas pedestre e viário. À época, a Empresa Municipal de Urbanização (EMURB) analisava vários projetos apresentados pelos comerciantes das regiões organizados em Comissões e Associações Comerciais. A iniciativa partiu da ideia que os próprios comerciantes poderiam se organizar para revitalizar quadras ou fazer intervenções mais pontuais, que contagiassem inclusive as pessoas ao redor.

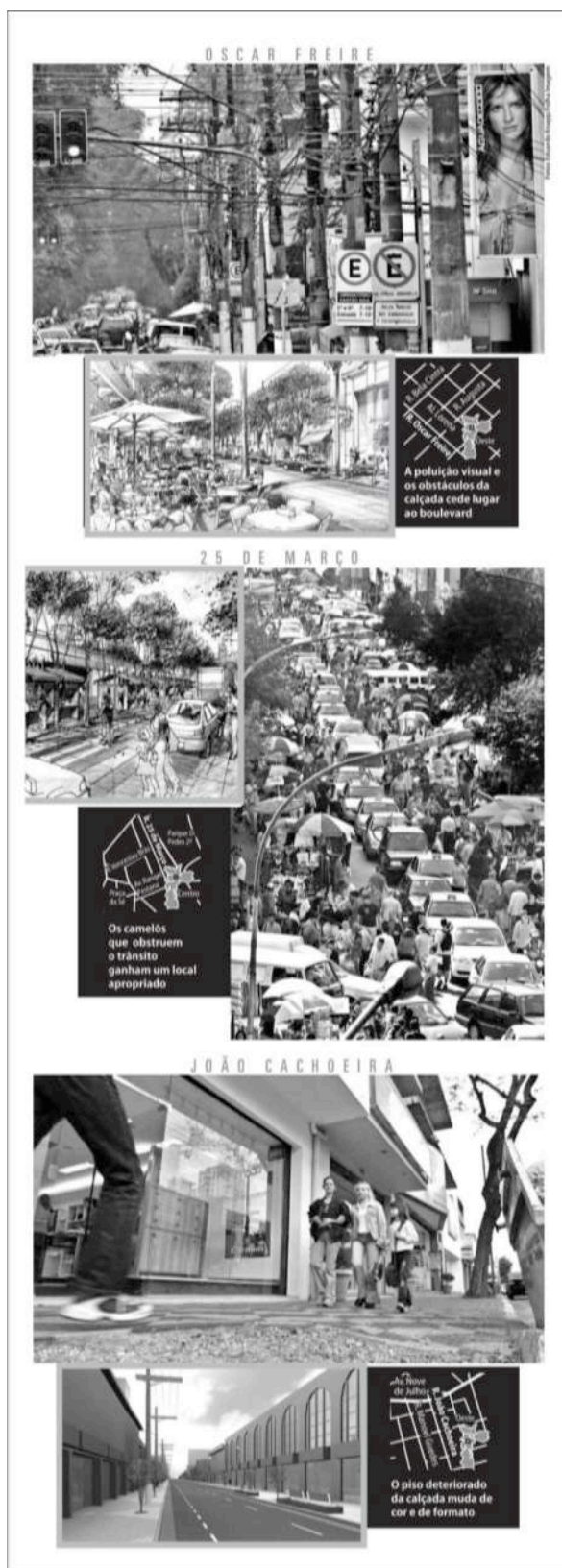
Há o interesse do comércio de rua de fazer frente aos shopping centers, com valorização das fachadas. Mas existe o compromisso de garantir a melhoria urbana, a requalificação de áreas inteiras... (O ESTADO DE S.PAULO, 27/03/2002).

O escritório Vigliecca e Associados vinha trabalhando no projeto da Rua 25 de Março desde 2001 e na reurbanização da Rua Oscar Freire desde 2002. O projeto da 25 de março (que envolve comércio popular) pelo porte exigia não apenas reformas físicas, mas também a intervenção em questões problemáticas como grande trânsito, grande volume de transeuntes e camelôs. Apontava o grande de atores que deveriam ser incluídos, e a necessidade de reorganização do sistema pedestre para estabelecer espaços adequados para o vendedor formal, o informal e o comprador. Já o projeto da Oscar Freire (voltado para o público sofisticado) trazia desafios pelo custo elevado de intervenção e seu financiamento (RUAS COMERCIAIS..., 20 jul, 2003).

No caso da João Cachoeira, a Prefeitura estava sendo pressionada a estudar a liberação de 30% do área destinada à Zona Azul para a ampliação das calçadas em alguns trechos; a regulamentação e padronização das barracas de camelôs, organizando o espaço ocupado por eles no passeio público; e a iluminação pensada de forma a privilegiar tanto o pedestre quanto o motorista. Todas essas medidas contribuiriam para tornar o espaço mais agradável e seguro, quesitos falhos até então da administração pública conforme concluía a pesquisa (RUA DO..., 13 mai. 2003).

O caderno Cotidiano do jornal *Folha de S.Paulo*, em matéria de 20 de julho de 2003, reforçava os principais desafios para os primeiros projetos saírem do papel (Figura 32).

Figura 32 - Os projetos para ruas Oscar Freire, 25 de Março e João Cachoeira.



Fonte: <<https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u78729.shtml>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

Apenas em 2005, mais de três anos após a primeira movimentações dos comerciantes, finalmente foi estabelecida a Comissão de Implementação do Programa de Intervenção em Ruas Comerciais do município de São Paulo, pelo decreto nº 46.368/2005 (SÃO PAULO, 2005).

O decreto organiza a forma como a Prefeitura e as entidades dos comerciantes interessadas podem celebrar convênio para a implementação dos projetos específicos. O subsequente decreto 46.880/2005 (SÃO PAULO, 2005), adiciona ao art. 5º da normativa anterior, o parágrafo único que prevê a necessidade de adesão de no mínimo 2/3 de adesão dos proprietários ou dos legítimos possuidores dos imóveis lindeiros, bem como a adesão de, no mínimo, 60% (sessenta por cento) dos comerciantes estabelecidos nesse mesmo trecho, em geral consolidada através do acordo entre a Prefeitura e a associação dos comerciantes. Já o art. 10º admite a celebração de termos de cooperação com a iniciativa privada para concretizar os objetivos do convênio, ou seja, a possibilidade de adesão de pessoas físicas ou jurídicas, indiretamente beneficiadas.

Fica claro, portanto, que a iniciativa privada sozinha não consegue viabilizar e depende da formação de procedimentos, uma combinação de forças entre governo, entidades de comerciantes e iniciativa privada para viabilizar e dimensionar o tamanho do investimento do projeto específico em ruas comerciais de cada região, que influenciam seus consequentes impactos no espaço público e no seu sistema pedestre. Dependem do estabelecimentos de normatização e regulamentação e fiscalização das ações dos diferentes agentes encarregados da sua implementação.

A formulação de políticas públicas e sua colocação em uma ordem discursiva coerente segundo uma ordem lógica estão associadas à negociação e à disputa em torno de temas gerais e de interesses específicos das diferentes forças e agentes sociais que são por elas afetadas, direta ou indiretamente. Esse é o nível ou instância de sua expressão por meio de manifestação de intenções, das interpretações e dos discursos – em termos de políticas preconizadas (PRETEICELLE, 1990 apud KATO; ZIONI; BRUNA, 2010, p. 47-48)

Apesar da Rua João Cachoeira (Itaim Bibi), trecho entre as ruas Jesuíno Arruda e Leopoldo Couto de Magalhães, ter sido a primeira iniciativa do programa, a revitalização da Rua Oscar Freire é o emblema do programa. Um dos grandes



diferenciais foi a parceria estabelecida com a empresa de cartão de crédito American Express (Amex), cujo investimento ajudou a viabilizar o nivelamento e a reforma das calçadas, a restauração do mobiliário urbano e, principalmente, o aterramento de todo o cabeamento externo, maior melhoria conquistada com o projeto (o que não foi possível executar, por exemplo, na rua João Cachoeira). Nesse ponto, vale ressaltar a necessária negociação com a Eletropaulo<sup>62</sup> para a remoção dos postes e instalação das galerias subterrâneas.

A revitalização do primeiro trecho da rua Oscar Freire (os 5 quarteirões da entre as ruas Melo Alves e Padre João Manuel) foi concluída em dezembro de 2006. A revitalização da Oscar Freire é assim definida: “Este projeto fincou raízes na cidade, e vai se estender para outras ruas comerciais” (PREFEITO VISTORIA..., 8 dez. 2006). (Figura 33)

**Figura 33 - Antes e depois da intervenção urbana realizada na rua Oscar Freire.**



Fonte: Luiz Guadagnoli/SECOM.

<<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=136971>>.  
Acesso em: 01 jul. 2020.

De fato, o modelo de reforma e projeto implementado na rua e viabilizado pelo Programa de Intervenção em Ruas Comerciais permanece conhecido e almejado por outras áreas comerciais, o que não significa que tenha sido implantado com sucesso em outras regiões, conforme veremos mais a diante.

---

<sup>62</sup> A Eletropaulo foi uma empresa estatal de distribuição de energia elétrica localizada em São Paulo, que atuou durante toda a década de 1980 e início da década de 1990.

Já a segunda etapa do projeto, iniciada em junho de 2008, também contou com o apoio da Amex e ganhou outro importante aliado, o Hotel Emiliano. Localizado no novo trecho a ser requalificado, entre as Ruas Padre João Manuel e Ministro Rocha Azevedo, o hotel arcou com 90% do valor total do projeto. Uma das justificativas para o investimento era a necessidade de melhoria da calçada lindeira ao empreendimento:

O Emiliano, um dos primeiros hotéis-butiques paulistanos, finalmente terá uma calçada para fazer jus ao interior pomposo e elegante. Começa até o fim de julho a segunda fase da reforma da Rua Oscar Freire, nos Jardins, zona sul de São Paulo, no trecho entre as Ruas Padre João Manuel e Ministro Rocha Azevedo. (OSCAR FREIRE..., 12 jun. 2018).

Também em 2008, já havia sido aprovado na prefeitura o projeto de aterramento dos fios das Ruas Haddock Lobo e Bela Cintra, entre a alameda Lorena e rua Estados Unidos. Porém, a associação de comerciantes ainda dependia do acordo com novos patrocinadores. No trecho da matéria a seguir, é interessante notar de que forma era apresentada a distribuição de investimentos:

Tivemos a aprovação, mas não quer dizer que vamos até lá. Óbvio que minha vontade seria que toda aquela região tivesse o projeto reurbanizado, mas infelizmente não é questão de opção. O caro não é calçada, não é mobiliário. O caro é o aterramento dos fios e sumir com os postes", diz Rosângela Lyra, presidente da Associação de Lojistas da Oscar Freire. A secretaria [de Coordenação das Subprefeituras] ficará responsável pela implantação de postes e a readequação de sarjetas para criar mais vagas para carros e a iniciativa privada pelo enterramento de cabos, a restauração do mobiliário urbano e a reforma das calçadas (OSCAR FREIRE..., 15 fev. 2009).

Nessa mesma direção seguiu a negociação da rua Avanhandava. Sua reforma, inaugurada em Janeiro de 2007, foi fruto da parceria entre a subprefeitura da Sé e a Associação dos Restaurantes da Rua Avanhandava, e contou com o apoio da Visanet. O projeto teve importante atuação de Walter Mancini, proprietário de quase todos os comércios da via e líder da associação, cujo prestígio facilitou as negociações com os órgãos públicos e o apoio da bandeira do cartão de crédito. Sua influência também foi exercida no projeto arquitetônico, com destaque para o piso de ladrilho intertravado com desenhos nas cores preto e amarelo,

especialmente projetado para a rua (Figura 34). Destaque também para o projeto de paisagismo – que inclui uma fonte, também pedida por Mancini – e a reforma no sistema hidráulico, de maneira a permitir melhor escoamento das águas pluviais.

**Figura 34 - Piso de ladrilho da rua Avanhandava.**



Fonte: Foto do autor.

Outro aliado importante foi a criação do Conselho de Ruas Comerciais, estabelecido em 2005 pela Federação Comercial de São Paulo (FECOMERCIO). Com este movimento, fortaleceu-se a perspectiva do programa para incluir de forma assertiva ruas de mais baixa renda. A primeira ação do conselho foi assinar um protocolo de intenções com a prefeitura para revitalizar a rua 12 de Outubro, na Lapa (zona oeste), com a promessa de que outras ruas de comércio popular também seriam beneficiadas:

Segundo o secretário de Coordenação das Subprefeituras, por determinação do prefeito, os programas de revitalização de ruas comerciais e de padronização de calçadas devem ser realizados não só em áreas nobres como a Rua Oscar Freire, mas também em toda a cidade (PREFEITURA FINALIZA..., 01 dez. 2005).

Por outro lado, na Rua Amauri, embora com tratativas iniciadas com a Prefeitura, os comerciantes acabaram por arcar sozinhos com a revitalização, dentro de um projeto privado de reurbanização da via. A iniciativa, que contou com a



participação de empresas e restaurantes do local e com projeto do arquiteto Isay Weinfeld, realizou nova iluminação e fiação subterrânea, placas de concreto pré-moldado na calçada, nova sinalização e instalação de câmeras. (Figura 35).

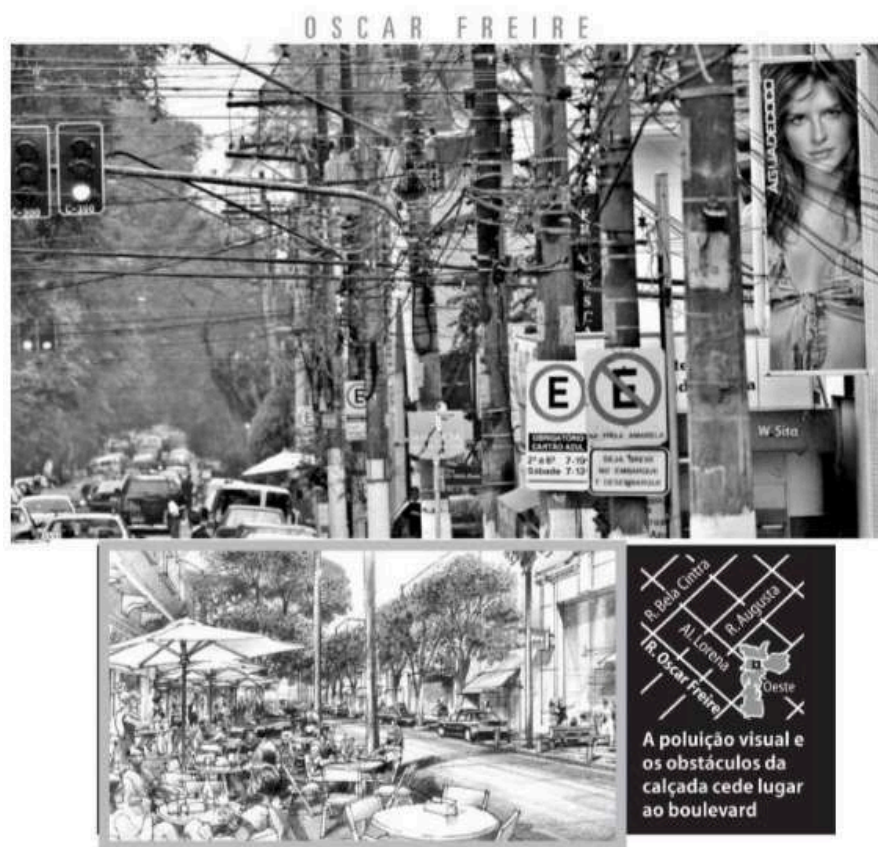
**Figura 35 - Rua Amauri antes e depois da revitalização (2005).**



Fonte: <[https://acidadecomoeuquero.files.wordpress.com/2011/03/rua\\_amauri.jpg/](https://acidadecomoeuquero.files.wordpress.com/2011/03/rua_amauri.jpg/)>.  
Acesso em: 10 jul. 2020.

Já por ocasião do lançamento do Programa de Intervenção em Ruas Comerciais em 2003, o jornal Folha de S. Paulo colheu depoimentos de arquitetos e dos órgãos públicos a respeito da iniciativa. O arquiteto e urbanista Gilberto Belleza (à época presidente da seção paulista do Instituto dos Arquitetos do Brasil), declara preocupação sobre o tipo de espaço público produzido por essas intervenções, não só desenho do projeto em si (Figura 36) , como também por sua capacidade de alcance: "Por um lado, o espaço urbano público melhora, mas, por outro, podem surgir guetos na cidade [...] Já pensou você sair da rua Oscar Freire toda arrumadinha e de repente entrar na rua Augusta, deteriorada daquele jeito?". (BELLEZA in FOLHA DE S. PAULO, 20 jul. 2003).

Figura 36 – Projeto da Rua Oscar Freire e proximidade com Rua Augusta.



Fonte:

<<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=15777&anchor=5955335&origem=busca&originURL=&pd=9a665c26a48bca1ca607c2fcc4286308>>. Acesso em: 10 jul.2020.

A preocupação acaba sendo confirmada com os poucos resultados alcançados pelo programa: “São Paulo deveria ter hoje (sic) quase 70 ruas para chamar de boulevard, [...] Mas só seis, das 69 ruas que se inscreveram, foram entregues: João Cachoeira (Itaim-Bibi), Avanhandava (Bela Vista), Joaquim Nabuco (Brooklin), 25 de Março (centro), Benedito Andrade (Pirituba) e Oscar Freire (Jardins) (UMA RUA..., 20 mai, 2011).

## 2.5. Considerações sobre o capítulo 2

Ao basear o programa na cooperação entre o setor de comércio e serviços, iniciativa privada e poder público, a Prefeitura se vê dependente do poder econômico das associações comerciais que estão bem organizadas e com projetos já definidos, os quais muitas vezes precisam mobilizar recursos monetários e

intelectuais elevados. A falta de prática em arranjos participativos e a pequena representatividade das ações comerciais generalizadas, aliadas à pouca visão empreendedora e até mesmo à desconfiança nas contrapartidas prometidas pelo poder público, acabaram por inviabilizar projetos ou reduzir a pauta a questões de zeladoria. (SCAZUFCA, 2004).

Além disso, a maioria das regiões aventadas pelo programa demandavam a ampliação de calçadas pela grande quantidade de pedestres presentes, em muitos casos trafegando conjuntamente com os automóveis. O padrão de planejamento rodoviarista predominante no desenho urbano das cidades brasileiras (MALATESTA, 2017) e, conseqüentemente na CET – importante ator público no processo, impõe resistência à diminuição das dimensões do leito carroçável, gerando um conflito de interesses. O que se consegue viabilizar é apenas a diminuição de áreas de estacionamento, incorporadas às calçadas sem diminuir as faixas de tráfego.

Por outro lado, o Programa de Intervenção em Ruas Comerciais insere-se no contexto da construção de uma nova abordagem do Estado e de suas práticas societárias. Nas últimas décadas, surgem novas dinâmicas de cooperação e interação entre agentes econômicos, políticos e sociais, principalmente com a inserção da sociedade civil em processos de participação cidadã previsto pelo Estatuto da Cidade. Como observam Kato et.al (2010, p. 57):

“A diversidade de arranjos participativos nos projetos urbanísticos na escala global intraurbana evidencia a inexistência de modelos e metodologias unívocos, e se defronta com desafios de ordem conjuntural e contextual quanto à disposição participativa e/ou reivindicativa da população, com graus diferenciados de consolidação das organizações da sociedade civil e de expectativas sociais e interesses particulares diversos.

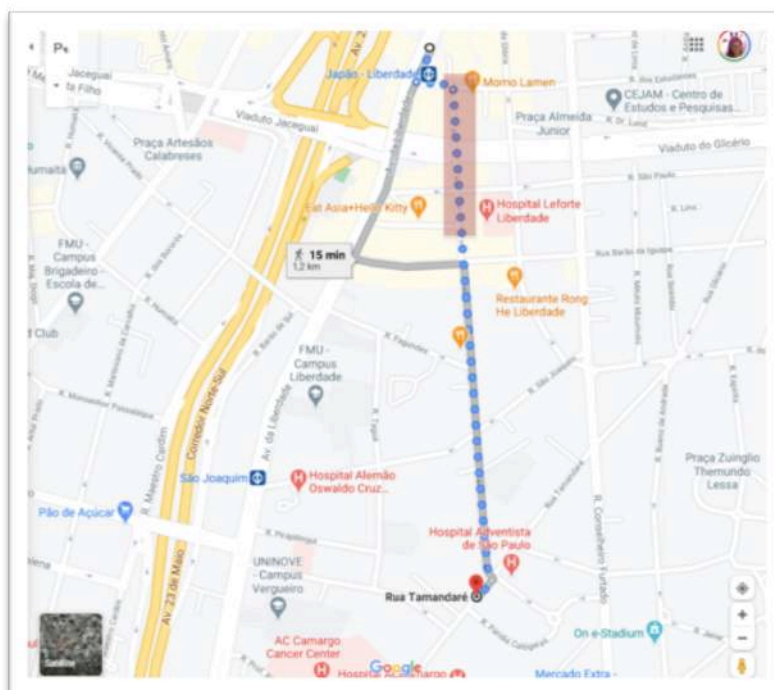
Exemplo desse movimento é o caso da Rua Galvão Bueno. A histórica influência da Associação Comercial no bairro da Liberdade na produção do espaço público da região se vê pressionada a abrir espaço para novos arranjos associativos em prol das intervenções no sistema pedestre da região. Seguimos com a análise desse caso no próximo capítulo.

### CAPÍTULO 3 RUA GALVÃO BUENO E FAIXA VERDE EXCLUSIVA PARA PEDESTRES

Situada nos distritos paulistanos da Sé (entre a Praça da Liberdade e o Viaduto Cidade de Osaka, sobre a Ligação Leste-Oeste) e da Liberdade (entre o Viaduto Cidade de Osaka e a Rua Tamandaré), a Rua Galvão Bueno possui cerca de 1,1 km de extensão, e compreende usos residencial e comercial, que a definem como ZEU, destinada a usos de comércio e serviços e residencial vertical, sem predominâncias (SÃO PAULO, 2016).

Eixo central de bairro, fluxo para comércio, turismo e usos cotidianos da região, seu trajeto é predominantemente plano em toda extensão. O volume de pedestres é intenso principalmente no trecho entre a Praça da Liberdade – lugar de acesso à estação do metrô Japão-Liberdade, e a Rua Américo de Campos, que engloba o Viaduto Cidade de Osaka, área definida para a intervenção do Programa Centro Aberto. (Figura 37).

**Figura 37 - Mapa da região da rua Galvão Bueno.  
Em destaque a área objeto da intervenção Faixa Verde no Programa Centro Aberto.**



Fonte: Google Maps. Acesso em: 01 mar. 2021.

O direito de circular a pé pelas vias em condições plenas de segurança e conforto é um desafio, especialmente em grandes cidades como São Paulo. Caminhar não é só uma forma de chegar ao destino, mas também uma possibilidade de conhecer, perceber, viver e conviver (GEHL, 2015) potencializada pela mistura eficiente de usos (JACOBS, 2011), o que faz da cidade não é apenas um lugar de passagem, e sim de permanência e convivência . Há uma crescente compreensão de que as cidades devem ser projetadas para estimular o tráfego de pedestres e, assim, fomentar a vitalidade nos espaços urbanos. (GEHL e SVARRE, 2018).

Para compreender como a configuração adequada do sistema pedestre pode solucionar ou reduzir os conflitos existentes entre a circulação a pé e o tráfego de veículos automotores, como também garantir o uso equilibrado do espaço público e sua apropriação pelas pessoas, nesse capítulo analisaremos a solução Faixa Verde Exclusiva para pedestres, com atenção à sua implementação na Rua Galvão Bueno, no contexto do Programa Centro Aberto.

Vale ressaltar que essa solução é decorrente da articulação de políticas públicas municipais voltadas para os espaços públicos, aliadas à possibilidade de implantação em caráter experimental, o que permite o diálogo público e o envolvimento da comunidade no processo de mudança da cidade com relação as suas necessidades e demandas. (GESTÃO URBANA, 2015).

Por atuarem sobre fenômenos sociais complexos, estão sujeitas a múltiplos resultados e, assim, sua análise e avaliação comportam aspectos também complexos e multifacetados (ALVIM; CASTRO; ZIONI; 2010). Por isso, indicam a necessidade de “métricas de sucesso baseadas na vida cotidiana” (GEHL ARCHITECTS, 2019), um processo de planejamento que coleta dados de maneira ativa, convoca pessoas a participar do processo de planejamento da cidade, e publicita os resultados. Veremos a seguir como isso pode ocorrer no caso prático.

## Breve histórico da região

A rua Galvão Bueno ganha destaque e passa a ser o centro do bairro da Liberdade, zona central de São Paulo, a partir de 1953, quando ali é inaugurado um prédio de 5 andares com salão, restaurante, hotel e uma grande sala de projeção no andar térreo, para 1.500 espectadores, batizado de Cine Niterói. O cinema, famoso por longas filas que se formavam na calçada à sua entrada (Figura 38), apresentava exclusivamente sucessos japoneses e foi peça chave na caracterização da Liberdade como um bairro oriental. Ajudou também a fomentar a rede de comércio na região ao atender o grande movimento dos cinéfilos. (GUIMARÃES, 1979)

**Figura 38 - Filas em frente ao Cine Niterói.**



Fonte: <<https://br.pinterest.com/pin/36591815696561128/>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

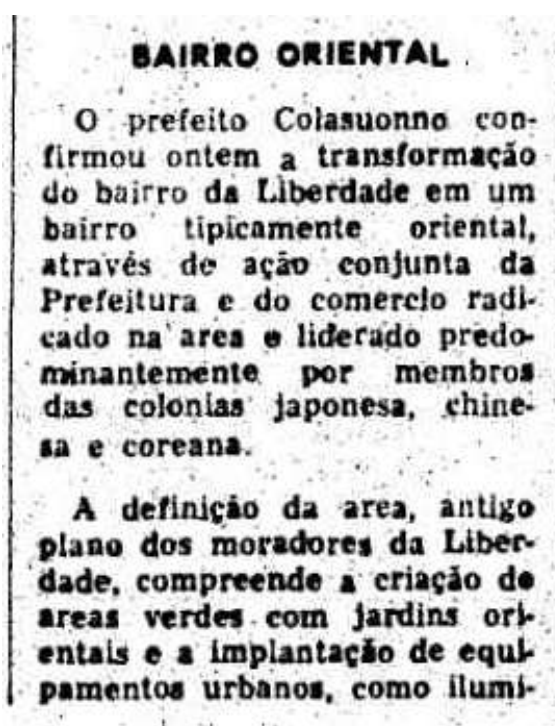
Em 1968, o cinema foi desapropriado para dar espaço à construção da Ponte Osaka, necessidade decorrente das obras da ligação Leste-Oeste. A ligação provocou visível degradação da região, muito em função do seccionamento de várias ruas sem a construção de uma passagem para pedestres e a desarticulação de pontos comerciais. A situação piorou com a interdição de vários trechos do bairro, incluindo o fechamento total da Avenida da Liberdade, para implantação da linha norte-sul do metrô. A desvalorização do pedestre nas soluções adotadas é clara e pode ser explicada pela reflexão trazida por Calliari (2016, p. 139) “quando os fluxos



se sobrepõem aos lugares – ou, em outras palavras, quando a prioridade é dar vazão aos carros -, as desapropriações, os cortes urbanos, as fissuras tornam-se justificáveis. Passar é mais valioso que estar.”

O início da década de 1970 é marcado por muitas dificuldades relacionadas à infraestrutura urbana da cidade como um todo. Nesse contexto, comerciantes do bairro da Liberdade unem-se à Prefeitura para transformá-lo no que chamaram de *Bairro Oriental*. (Figura 39).

**Figura 39 - Anúncio da criação do Bairro Oriental Liberdade.**



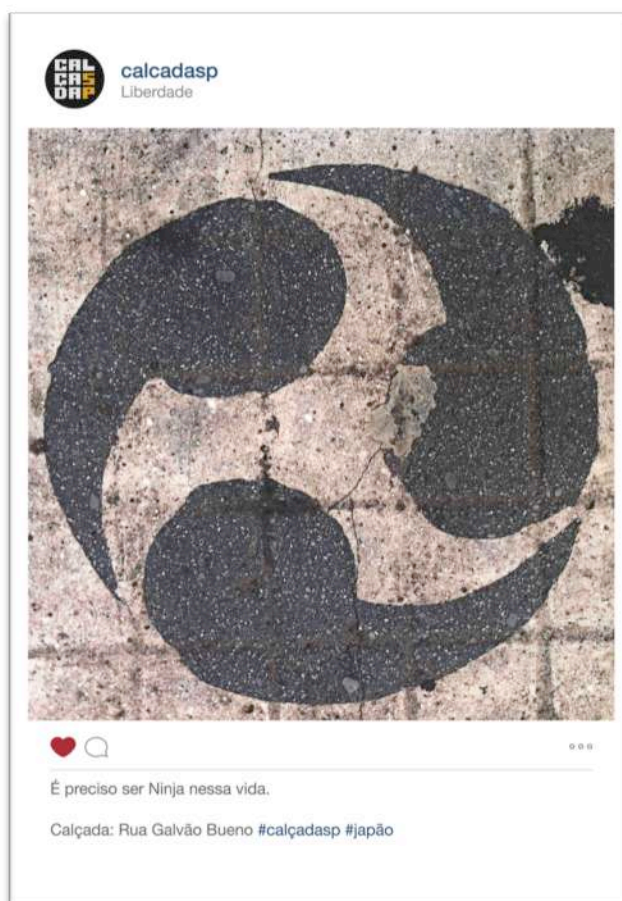
Fonte: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19731007-30224-nac-0047-999-47-not/busca/bairro+oriental>>. Acesso: 13 mar. 2021.

O plano para a transformação da Liberdade em um bairro tipicamente oriental foi anunciado pela primeira vez em 1969, com autoria de Randolfo Marques Lobato, jornalista e então presidente de uma comissão integrada por chineses, coreanos, japoneses e vietnamitas ali radicados ou estabelecidos. Pretendia-se transformar o bairro em uma atração turística, aos moldes de Chinatown em Nova Iorque e São Francisco, a fim de consolidar a tendência natural do bairro de se transformar num núcleo tipicamente oriental. (GUIMARÃES, 1979).

Aos moradores e comerciantes da região não interessava uma completa reformulação – como na época ocorria na nova Augusta, nova Paulista ou na Praça Roosevelt. Queriam, principalmente, melhores condições do espaço público que aliassem a valorização das tradições, a implantação de áreas verdes e as questões de zeladoria como limpeza, iluminação, recuperação do passeio público. As calçadas do bairro, em estado bastante degradado, seriam substituídas e ganhariam desenho específico de modo a reforçar à identidade local (Figura 40):

[...] um mosaico em preto e branco, símbolo samurai antigo miteudoe. Os ladrilhos estão sendo colocados em cinco mil metros quadrados de passeio, já em fase final. (JARDIM SUSPENSO..., 30 ago. 1974).

**Figura 40 - Miteudoe, desenho encontrado nas calçadas da Rua Galvão Bueno. Cartaz da exposição realizada pelo coletivo CalçadaSP.**



Fonte: <[www.instagram.com.br/calcadasp](http://www.instagram.com.br/calcadasp)>.



As obras de reurbanização da região foram realizadas ao longo do ano 1974, e culminam com a inauguração da Estação Liberdade em fevereiro de 1975, considerada uma atração à época na cidade.<sup>63</sup> “Para os visitantes e para muitos paulistanos, o metrô ainda se constitui numa atração singular de São Paulo, segunda cidade na América do Sul a ter em funcionamento o seu metrô (a primeira Buenos Aires)” (PASSEIOS..., 18 jul. 1976).

Ainda em 1975, é criada a **Feira de Arte, Artesanato e Cultura da Praça da Liberdade**, conhecida como “feirinha da Liberdade”. Formalmente denominada como “Feira oriental da Liberdade”, passa a ser organizada na Praça da Liberdade nas tardes de domingo, com barracas de comida típica, comércio de artesanato e plantas, além de oferecer espaço para os eventos culturais do calendário japonês e oriental (Figura 41). Para além da feira, há muitas opções de restaurantes típicos, mercados de produtos frescos e industrializados diversos, além de importados de diversas nacionalidades. Também se tornam famosos os eventos comemorativos de datas festivas do Japão e China, e eventos artísticos e gastronômicos.

---

<sup>63</sup> No sistema paulistano, a primeira etapa da linha de metro, denominada Norte-Sul, tinha 17 quilômetros de extensão, ligando os bairros de Santana a Jabaquara e passando pelo centro da cidade. Eram 19 estações, cada uma com 900 metros da outra, que podiam ser percorridos em 30 minutos à época.

Figura 41 - Feira da Liberdade, 1979.



Fonte: <<https://issuu.com/ahsp/docs/1979-hb-16-liberdade>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

Caminhar na Liberdade passa a ter uma função útil – ter acesso a compras, serviços e comidas, como também uma forma atraente de experimentação do espaço público, conforme descreve o trecho reproduzido a seguir na Figura 42:

Figura 42 - Caminhar pela Liberdade.

**Caminhar pela Liberdade pode ser transformar em um excelente exercício de observação. Os letreiros das lojas, absolutamente ilegíveis, seus produtos, variadíssimo, em geral a preços acessíveis, as jardineiras com plantas típicas, as seitas e religiões, bares e restaurantes, alguns com tatamis e a maioria com "pauzinhos" para comer, sua imprensa local (a Liberdade tem três jornais diários: Diário Nippak, São Paulo Shimbun e Paulista Shimbun), a arquitetura... A experiência pode ser encantadora.**

**Como se não bastasse a história a solta nas praças e ruas, o bairro possui ainda o Museu da História da Imigração Japonesa, cuidadosamente montado ao longo de dois anos, e que funciona no mesmo prédio da Sociedade Brasileira de Cultura Japonesa.**

Fonte: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19870424-34402-nac-0082-tur-30-not/>>. Acessado em 02 jan, 2021.

Impulsionada pelo sistema de interligação do metrô da cidade e consagrada como opção de lazer e turismo pelos seus próprios atrativos, a região solidifica-se como rota de passeio popular para percorrer a pé, especialmente nos dias de feira aos domingos:

As manhãs de domingo são mais coloridas e movimentadas em São Paulo. É nesse dia que se realizam as feiras de arte, artesanato, antiguidades e trocas da praça da República, do Parque do Carmo, da Liberdade, da rua do Carmo e no vão livre do Masp [...] o comércio oriental sempre atraiu visitantes, consolidando sua imagem ao inaugurar um jardim típico entre a Galvão Bueno e a praça da Liberdade, e adotar uma decoração que lembrasse ruas japonesas e chinesas. Essa paisagem serve de fundo para a Feira Oriental, realizada aos domingos na praça da liberdade, em frente à Estação do Metro. (AS FEIRAS..., 23 jan. 1981)

Desse modo, a Rua Galvão Bueno constituiu-se e mantém-se, até os dias atuais, como eixo central do bairro da Liberdade. Ela consolida a força turística da região, expressada através dos elementos visuais característicos orientais presentes de forma acentuada (Figura 43), e a força econômica, observada na concentração de enorme variedade de ofertas de produtos e serviços. Sem dúvida, um espaço urbano e arquitetônico reestruturado a partir da estética voltada à valorização da atividade mercantil e do consumo (LIPOVETSKY; SERROY, 2015).

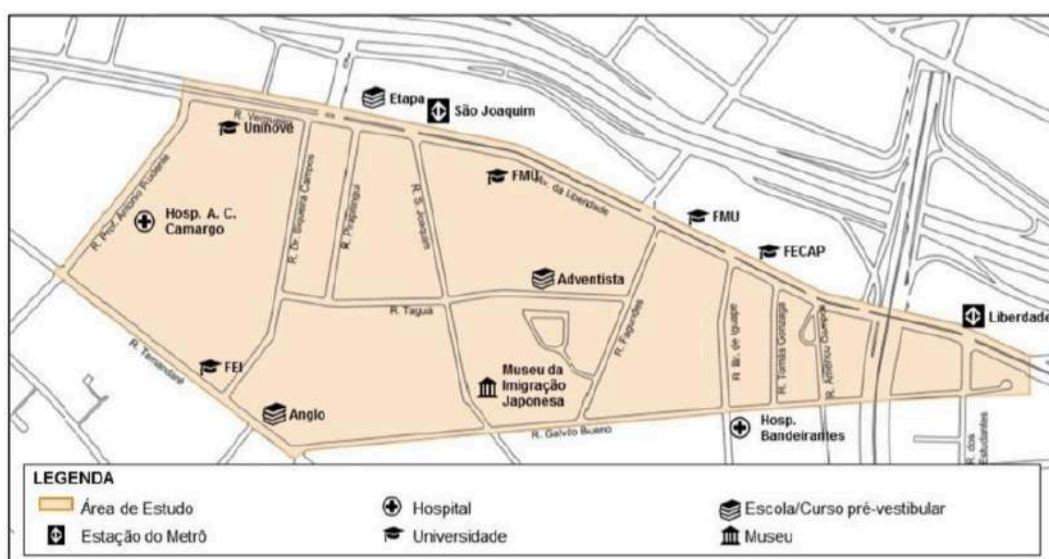
**Figura 43 - Vista de um trecho da Rua Galvão Bueno com as típicas lanternas japonesas.**



Fonte: Brenda Novaes. <<https://sonhodepaete.wordpress.com/tag/o-que-fazer-na-liberdade/>>. Acesso em: 21 fev. 2021.

A rua também tem papel importante nos fluxos de deslocamento, pois liga a estação Liberdade do Metrô ao miolo do bairro, sendo uma das principais conexões com as demais atividades do mesmo, tais como instituições de ensino (incluindo universidades e cursos pré-vestibular), museus e hospitais, que por sua vez são importantes polos geradores de viagens (Figura 44).

**Figura 44 - Polos geradores de viagens na área de estudo (2017).**



Fonte:

<[http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/325771/1/Yamamoto\\_AndreaMayumi\\_M.pdf](http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/325771/1/Yamamoto_AndreaMayumi_M.pdf)>. Acesso: 21 fev. 2021.

### 3.1. Concepção e origem do projeto

A contextualização histórica nos ajuda a refletir sobre como foram sendo construídas as disputas de narrativas relativas ao planejamento da mobilidade na região. Para este estudo, ao focar a discussão na mobilidade a pé, coloca-se em pauta não só a garantia do fluxo de pessoas a pé como também a própria dinâmica das cidades: uma infraestrutura que garanta o ir e vir dos pedestres, conectado com a infraestrutura de transporte público, que preze pela segurança e conforto a seus usuários (FGV, 2014) , e que propicie a vitalidade urbana a partir dos usos e da apropriação dos lugares pelos seus habitantes (JACOBS, 2011).

Para investigar as condições de mobilidade dos frequentadores da região, em 2015 foi produzido um Memorando no período de 10 a 13 de agosto de 2015, publicado no Diário Oficial de São Paulo (DOSP, 2015, pp. 110 e 111) com o resultado de diligências realizadas nas calçadas no eixo formado pelas Avenidas Liberdade e Vergueiro, bem como nas vias de entorno e de acesso aos equipamentos públicos da região.<sup>64</sup> A análise de trechos da Rua Galvão Bueno aponta para as condições gerais das calçadas, segurança e a acessibilidade do pedestre, da qual destacamos:

**Rua Galvão Bueno – entre a Praça da Liberdade e a Rua Fagundes.** Na Rua Galvão Bueno esquina com a Praça da Liberdade, existe um grande fluxo de pessoas e o passeio é estreitado pela presença de uma banca de jornais, postes de sinalização e energia e, ainda, orelhão. Além disso, a falta de diversos ladrilhos hidráulicos, a existência de um ‘degrau’ entre as peças do revestimento e, os desníveis entre o pavimento e as tampas de poços de visita e caixas de passagens de permissionárias e dos órgãos da própria Prefeitura, provocam grande desconforto ao pedestre.

De forma geral o trecho apresenta falta de manutenção quanto à reposição de ladrilhos hidráulicos, diversas tampas de poços de visita, boca de lobo e caixas de passagens de permissionárias e dos órgãos da própria Prefeitura desniveladas em relação ao calçamento, e alguns degraus entre lotes. Chama atenção as estruturas da Eletropaulo desniveladas em relação ao passeio, verificadas em frente aos lotes 430 até o 466. (DOSP, 2015, pp. 110)

Esse memorando foi motivado pelo Editorial veiculado na Folha de S.Paulo intitulado *Batalha em Trânsito* (BATALHA EM..., 15 jul. 2015). As duas publicações demonstravam preocupação com as dificuldades enfrentadas pelos pedestres no uso de calçadas da região Central da cidade. Destacavam a elevada porcentagem de pedestres nas estatísticas de mortos em acidentes no Brasil, aliado aos números de atendimento mensais de vítimas por quedas em calçadas<sup>65</sup>.

---

<sup>64</sup> O Memorando GAB-DD nº 314/2015, São Paulo foi publicado em 15 de setembro de 2015. Diligências foram realizadas no período de 10 a 13 de agosto de 2015.

<sup>65</sup> ii) estatísticas apontam que 19,4% dos mortos em acidentes no Brasil são pedestres, aliado a iii) levantamento do Hospital das Clínicas indicando o atendimento de 300 vítimas mensais por quedas em calçadas (DOSP, 15 set. 2015, pp. 110).

## **A visão da Prefeitura**

Menos de dois meses depois da publicação do editorial e do memorando supracitados, a Prefeitura responde com o anúncio da implantação da Faixa Verde exclusiva para pedestres na região. Elaborado pela Companhia de Engenharia do Tráfego (CET), seu objetivo é melhorar as condições de conforto e segurança para quem anda a pé, em vias onde há grande movimentação de pedestres, que acabam invadindo o leito carroçável.

O primeiro lugar a receber o alargamento da calçada por meio de uma faixa verde foi a Avenida Liberdade (2015), entre as estações São Joaquim e Liberdade do metrô, local onde há faculdades e grande circulação de pessoas que acabam invadindo a rua para poder transitar, principalmente à noite. Por ocasião de seu lançamento, a Faixa Verde é destacada pela mídia como parte integrante da política de mobilidade urbana defendida pela Prefeitura, que dá prioridade aos pedestres, atores mais vulneráveis do sistema de mobilidade, alcançando boa repercussão (FAIXA VERDE..., 17 set. 2015; LIBERDADE TERÁ..., 05 set.2015; NO CENTRO..., 16 set. 2015; PREFEITURA COMEÇA..., 16 set, 2015; PREFEITURA DE SP..., 04 set. 2015; PREFEITURA DE SP..., 04 set. 2015; PREFEITURA PINTARÁ..., 04 set. 2015; PREFEITURA VAI..., 04 set. 2015).

A formulação desse posicionamento pela Prefeitura não deixa de ser resultado do conjunto de novas diretrizes nas esferas nacional e municipal: (i) a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU (BRASIL, 2012) ao determinar a obrigação de municípios brasileiros, com mais de 20 mil habitantes ou pertencentes a regiões metropolitanas, apresentarem e implantarem planos de mobilidade urbana; (ii) o Plano Diretor Estratégico – PDE (SÃO PAULO, 2014) aponta para a ativação da ocupação de espaços públicos através do estímulo e melhora da oferta de áreas qualificadas para o uso público que privilegiem o pedestre e promovam o desenvolvimento de atividades com valor social, cultural e econômico. (iii) o Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob (SÃO PAULO, 2015), que aponta para a

valorização dos modos de transporte coletivo e ativos, incentivo a integração modal e priorização da circulação de pedestres sobre os demais modais de transportes.<sup>66</sup>

Para além das questões de qualidade e segurança para a circulação, a requalificação da infraestrutura e dos espaços para pedestres é apresentada como meta importante no Programa de Metas da Cidade de São Paulo 2013-2016<sup>67</sup> (PROGRAMA DE..., 02 mar, 2015). Nesse contexto, em 2014 é apresentado o Programa Centro Aberto, com o objetivo de tornar áreas públicas da região central da cidade mais amigáveis para os pedestres ao criar ambiência e atratividade para as pessoas circularem mais e melhor. Desenvolvidos pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) e SP-Urbanismo, com consultoria do escritório Gehl Architects, o programa baseia-se os princípios do planejamento para a dimensão humana, e sustenta-se nas atividades humanas essenciais: caminhar, parar, sentar, ouvir e falar (GEHL, 2015) – fundamentos do pensamento pedestre, aliada à possibilidade de fruir e desfrutar de áreas onde haja lojas e estabelecimentos comerciais que se relacionam com a rua propicia aos seus usuários prazer e proteção. (CALLIARI, 2019)

É a convergência desses movimentos que cria o cenário propício para a decisão da Prefeitura sobre a implantação da Faixa Verde para Pedestres na rua Galvão Bueno no contexto do Programa Centro Aberto, ilustrada na Figura 45.

---

<sup>66</sup> No capítulo 1 são encontrados informações mais detalhadas sobre o PNMU e PlanMob.

<sup>67</sup> O Programa de Metas da Cidade de São Paulo nasce de uma iniciativa da sociedade civil organizada em 2007 para se transformar em um instrumento de planejamento e gestão importante para a cidade. A proposta virou lei na capital paulista no ano seguinte e estabeleceu que todo prefeito eleito tem de apresentar o Plano de Metas no início da gestão. Metas expressam prioridades, ajudam a orientar caminhos e dão uma dimensão dos desafios que devem ser enfrentados. Elas apontam para o futuro, para o lugar a que se quer chegar, mas também são determinantes para se definir o que é preciso fazer no momento presente, no curto prazo – dos pequenos passos às grandes ações. Fonte: Guia para Elaboração do Plano de Metas. Disponível em: <[https://www.cidadessustentaveis.org.br/arquivos/Publicacoes/Guia\\_para\\_Elaboracao\\_do\\_Plano\\_de\\_Metas.pdf](https://www.cidadessustentaveis.org.br/arquivos/Publicacoes/Guia_para_Elaboracao_do_Plano_de_Metas.pdf)>. Acesso em 13 mar. 2021. Meta 72 - Requalificar a infraestrutura e os espaços públicos do Centro; Meta 102 - Ampliar o Programa de Proteção ao Pedestre atingindo 18 novas grandes avenidas e 14 locais de intensa circulação de pedestres. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/gestao/programa\\_de\\_metas/index.php?p=149999](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/gestao/programa_de_metas/index.php?p=149999)>. Acesso em 13 mar. 2021

**Figura 45 - Faixa Verde Exclusiva para Pedestres.**



Fonte: <<https://diariodamobilidade.wordpress.com/2015/10/16/porque-tambem-podemos-ter-faixa-exclusiva-de-pedestres/>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

### **A visão da sociedade civil organizada**

Por ocasião do lançamento da Faixa Verde na Avenida Liberdade, discussões ganharam corpo na mídia tradicional, em veículos de comunicação especializados abordando o tema da mobilidade urbana, e nos sites das entidades que defendem a mobilidade a pé. Os questionamentos giravam em torno da viabilidade da faixa verde, enquanto existência de alternativas para obtenção de recurso financeiro para implementação em um curto espaço de tempo, e para acomodar fluxos onde antes das mencionadas faixas já havia pessoas ocupando as vias.

O blog de um ativista em mobilidade urbana assim apresentava a solução:

A primeira impressão de quem vê o novo projeto de Faixa Exclusiva para pedestres (Chamado “Passeio Verde” ou “Via Verde”) implantada na Avenida da Liberdade em São Paulo pode ser: “Que gambiarra, o certo seria fazer uma calçada!”, e a resposta seria sim, o ideal seria fazer uma calçada, mas esta pode não ser a única opção. É possível se estender o espaço destinado às pessoas caminhando num projeto diferente, com prazos, custos e extensões diferentes de um projeto de reformas de calçadas (CALABRIA in Diário da Mobilidade, 16 out. 2015).



A Cidadeapé – Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo (na época recém-formalizada, em março de 2015), aproveita a oportunidade da discussão para aproximar-se do Poder Público e, assim, influenciar as análises sobre a iniciativa. Em publicação em seu website, a entidade a apoia:

Estamos animados com a implementação de faixas para pedestres na Avenida Liberdade. Trata-se de uma região com uma circulação enorme de pessoas, sobretudo nos horários de pico, e com calçadas que não são largas o suficiente para comportar esse fluxo. Nada mais justo do que redistribuir o espaço para o trânsito das pessoas. Vamos observar como a faixa será implementada e propor melhorias caso seja necessário. Acreditamos que o respeito de todos à sinalização e aos limites de velocidade é essencial para o sucesso de projeto. Mas já sentimos o alívio de ter mais espaço para circular! (PREFEITURA VAI..., 15 set. 2014).

A visão da entidade é bem recebida pelo poder público, como é possível inferir na declaração do então superintendente de planejamento e projetos da CET transcrita a seguir, Ronaldo Tonobhn:

... mesmo sem câmara específica<sup>68</sup>, o diálogo com ativistas pela mobilidade dos pedestres já se mostra significativo. Esta contribuição no plano de mobilidade que estamos fechando agora [e que contempla, por exemplo, a Faixa Verde] veio dos movimentos de pedestres, que são muito ativos. Nunca deixamos de lado a questão prioritária do pedestre, definida por lei. [Antes da Faixa Verde] Já tínhamos algumas ações como a da travessia cruzada, facilitando a vida do pedestre pra ele não ter que esperar dois semáforos para atravessar (TONOBOHN in TV GAZETA, 03 nov. /2015).

A declaração, publicada em artigo TV GAZETA, também conferiu visibilidade midiática à caminhada realizada pelo então prefeito, Fernando Haddad, pela região da Faixa Verde<sup>69</sup>. O título do artigo – *A Hora e a Vez do Pedestre*, somado ao

---

<sup>68</sup> Ao final de 2015, a Câmara Temática da Mobilidade a Pé (CTMP) é instituída no Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), órgão ligado à Secretaria Municipal de Transporte.

<sup>69</sup> A Semana da Mobilidade é prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e é uma iniciativa dos órgãos que compõe o Sistema Nacional de Trânsito. É coordenada pela SPtrans, CET e pela Prefeitura de São Paulo. No Dia Mundial sem Carro, 22 de setembro, como parte das atividades realizadas pela Semana da Mobilidade 2015, realizada entre 18 e 25 de setembro, o prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, foi caminhando de sua casa na região do Paraíso, até a Prefeitura no centro da capital. Haddad andou pelas calçadas da Rua Vergueiro e verificou a falta de manutenção das vias para pedestres, além de observar as obras que estão implantando as faixas verdes na região, essas destinadas ao grande número de pedestres que não é acomodado na calçada nos

simbólico ato de caminhar do Prefeito e à igualdade de importância dada às vozes do poder público e dos representantes da sociedade civil organizada (colaboradores da Cidadeapé) são mais uma demonstração positiva de como a defesa da mobilidade a pé começa a mostrar sua força de articulação social e a conquistar espaço nas discussões sobre a cidade.

Trata-se, portanto, de um cenário da disputa pela efetivação da prioridade do pedonal e pela valorização do pensamento pedestre, em direção à apropriação da cidade. Embora a sociedade civil reconheça mudanças positivas no que diz respeito ao planejamento da mobilidade a pé, reforça que “a cultura do carro ainda possui força tanto no imaginário da população quanto em algumas esferas dos órgãos responsáveis por gerir o trânsito no município” (A HORA..., 03 nov. 2015). São argumentos que encontram fundamentação teórica em autores como Jacobs e Gehl, que criticam os princípios do funcionalismo na disciplina urbanística, e aprovam a necessidade da valorização da dimensão humana.

### **A visão dos comerciantes**

Para analisar o ponto de vista dos comerciantes, faz-se necessário resgatar a polêmica gerada a partir de 2006 com a Lei Cidade Limpa (SÃO PAULO, 2006), aprovada com o objetivo de diminuir a poluição visual e promover uma melhor gestão dos espaços, com a proibição de *outdoors* e pinturas em fachadas que promovem empresas e produtos.

A aplicação dessa Lei no bairro da Liberdade fez com que a região perdesse parte de seu ar asiático, o que causou descontentamento entre os comerciantes, conforme trecho transcrito a seguir:

Quando a Lei Cidade Limpa chegou ao bairro da Liberdade, no centro de São Paulo, em janeiro de 2007, os luminosos e os letreiros bilíngues do tradicional reduto de orientais na capital paulista foram reduzidos a discretas placas entre 1,5 e 4 metros quadrados. Os comerciantes da região não gostaram do resultado e decidiram

---

horários de entrada e saída das muitas faculdade que possuem sede na Rua Vergueiro.. Fonte: Bike é <https://www.youtube.com/watch?v=2de6ad4jryQ>.

organizar um projeto de revitalização do espaço (MORADORES, COMERCIANTES, 05 abr. 2009).

Assim, deu-se início a um novo movimento de revitalização, apoiado pelos comerciantes e liderado pelo Instituto Paulo Kobayashi, uma entidade sem fins lucrativos que elaborou proposta na intenção de homenagear o centenário da imigração japonesa no Brasil em 2008. O projeto *O Caminho do Imperador* propunha-se reorganizar a área em L formada pela Rua Tomás Gonzaga e Rua Galvão Bueno, desembocando na Praça da Liberdade para reproduzir o caminho percorrido pelo imperador<sup>70</sup> japonês Akihito e sua esposa Michiko, durante uma visita ao País em 1997 (ENTREGUE A..., 22 nov. 2008). Assim, a Rua Galvão Bueno seria uma das grandes beneficiadas, conforme ilustra a Figura 46:

**Figura 46- Rua Galvão Bueno, na Liberdade, antes da Lei Cidade Limpa, em 2009 e como ficaria pelo projeto de revitalização.**



Fonte: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/2009/04/05/ult5772u3487.jhtm>>. Acesso em: 21 jan. 2021.

Ainda que baseado em um percurso a pé, parecia haver pouca preocupação do projeto com os aspectos urbanísticos e ganhos para a totalidade do espaço público. Tal fato gerou polêmica entre especialistas, iniciativa privada e órgãos públicos, conforme podemos observar nas declarações a seguir:

---

<sup>70</sup> Um lenda japonesa conta que por onde passa o imperador do Japão, tudo floresce. Fonte: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/index.php?p=129076>

O gerente da Associação Cultural Assistencial da Liberdade, Luís Sato, por sua vez, diz que o projeto está de acordo com o que os comerciantes da região desejam para o bairro. "Queremos um bairro temático", explica. Segundo ele, o projeto foi feito por um arquiteto que entende a arte oriental e que está trabalhando junto com a comunidade.

[...]

"Projetos como esse, que pretendem dar fisionomia a um bairro, devem ser o mais neutro possível, e interferir pouco nas fachadas. É importante trazer a atenção para piso, canteiros com vegetação, pintura e travessia de pedestres, para a qualidade e para o desenho", defende o urbanista Pedro Taddei Neto, especialista em planejamento e projeto do espaço urbano e professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP.

[...]

[o arquiteto responsável pelo projeto] Márcio Lupion também observa que o projeto de revitalização "não é um projeto de urbanismo". "Estou projetando a vontade absoluta dos comerciantes, das associações. É adorno de fachada de acordo com regras de Emurb, não é urbanismo" (MORADORES, COMERCIANTES... 05 abr. 2009).

Para Lipovetsky, esse espaço proposto atende à lógica estético-espetacular, que coloca o prazer e o entretenimento acima do imaginário, e que prioriza o consumo e à recreação. Assim, "a cidade festiva está precedendo a cidade ativa". (BURGEL, 1993:121-2, apud LIPOVETSKY; SERROY, 2015, p.320).

Trata-se, portanto, de um projeto de natureza decorativa, que aborda a cidade como cenário, para torna-la um espetáculo favorável ao consumo hedonista (LIPOVETSKY; SERROY, 2015), que vem ao encontro de interesses patrocinados pela iniciativa privada. A partir dessa base, em 2007 é assinado um termo de cooperação entre a Prefeitura de São Paulo e o Instituto Paulo Kobayashi, que por sua vez pretendia arrecadar os recursos capazes de cobrir o investimento necessário para realização das obras, junto à iniciativa privada. O primeiro investidor foi o Banco Bradesco S. A., que viabilizou uma parte da primeira etapa do projeto, transformando a Praça da Liberdade e a fachada da própria agência, em uma réplica adaptada do Palácio Imperial de Osaka. Investiu também no redesenho do cenário da Praça e do seu entorno, incluindo o novo desenho do piso, baseado numa lenda que explica o surgimento do Japão (CAMINHO DO..., 28 nov. 2012).

A falta de patrocínio inviabilizou o plano de melhorias na região, que acabou sendo descontinuado. Em 2010, a equipe de reportagem do periódico Veja São

Paulo caminhou com Victor Kobayashi, fundador do instituto responsável pelo projeto e constataram diversas irregularidades. Na Rua Galvão Bueno, por exemplo, os suportes de dezenas de lâmpadas estavam danificadas, levando à declaração de Kobayashi: “Em alguns trechos, chega a ser perigoso andar a pé, pois o risco de uma peça despencar é grande”, referindo-se à precariedade de conservação dos postes de iluminação (LIBERDADE: PROJETO..., 05 dez. 2010).

Apenas em 2015, uma nova proposta de revitalização é apresentada, baseada na implantação da Faixa Verde para pedestres na Galvão Bueno, no contexto do Programa Centro Aberto. Tratava-se de uma solução de melhoria da circulação da região e de incentivo à permanência de pedestres, o que favoreceria a experiência de compras e lazer na região. A iniciativa é recebida com desconfiança pelos comerciantes, provavelmente desmotivados com o recente fracasso do projeto *Caminho do Imperador*. Encontramos poucos pronunciamentos na mídia por parte dos comerciantes sobre a proposta, apenas uma reportagem do São Paulo Shimbun, um jornal local do bairro, que colheu opiniões divergentes entre pedestres e comerciantes: “Enquanto a grande maioria dos consumidores elogia a iniciativa, os donos de lojas são unanimemente contrários” (FAIXA É..., 29 nov. 2016).

O Relatório Centro Aberto – Galvão Bueno corrobora com esta percepção ao apontar: na aplicação das entrevistas com os comerciantes, notou-se que “há indisposição em se pronunciar por parte da maioria. Os poucos que se disponibilizaram a responder o questionário, divergiram entre favoráveis e os que reprovam a intervenção” (GESTÃO URBANA, 2017, p. 29).

### **3.2. Processos de elaboração e processos participativos**

A rua Galvão Bueno é uma rua comercial estreita e de mão única. Antes da intervenção, a rua contava com uma faixa de rolamento e uma faixa de estacionamento dividida entre vagas de Zona Azul, motos, carga e descarga e idosos. Em horários de pico, era possível observar que o leito carroçável desta rua

era utilizado por muitos pedestres, devido à falta de espaço na calçada<sup>71</sup>, conforme observamos na Figura 47:

**Figura 47 - Pedestres são levados a transitar sobre o leito carroçável na Rua Galvão Bueno.**



Fonte: <<http://aqueleachadoblog.blogspot.com/2015/02/guia-de-compras-no-bairro-da-liberdade.html>>. Acesso em: 22 fev. 2021.

Quando as calçadas inexistem, ou não são largas o suficiente para comportar o fluxo de pessoas caminhando, o pedestre é forçado a compartilhar o leito carroçável com os veículos (BORT et al., 2010 apud YAMAMOTO, 2017). A segurança daqueles que se locomovem a pé requer a configuração de um sistema pedestre que possa acomodá-las de forma confortável e que garanta a continuidade da sua locomoção de forma direta, sem interrupções ou desvios inúteis (MALATESTA, 2017). Nesse contexto, a implantação da Faixa Verde da avenida Liberdade em 2015 tinha como objetivo coletar informações sobre a efetividade da ampliação do espaço destinado aos pedestres na região.

---

<sup>71</sup> Observação apontada no Relatório Centro Aberto de Novembro de 2017, p.01. Fonte: Fonte. [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04\\_GVB2\\_fasciculo\\_2017-12.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04_GVB2_fasciculo_2017-12.pdf). Acessado em 23/12/2020.

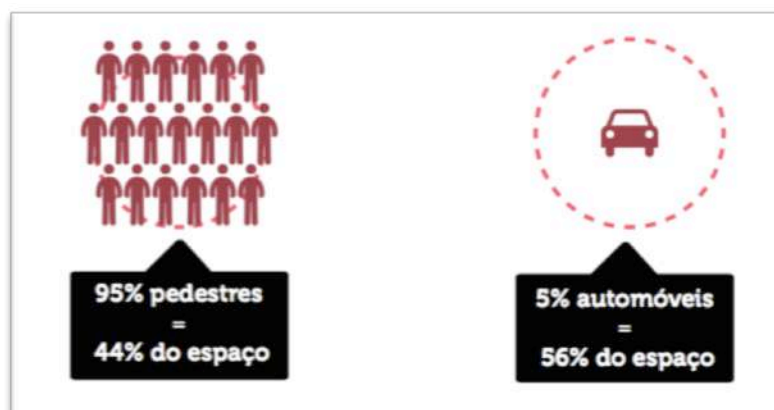
Ao mesmo tempo celebrada e questionada (PROJETO PILOTO..., 09 out. 2015), a solução da faixa Verde na Liberdade mostra-se viável, e a Rua Galvão Bueno é escolhida como a segunda via para abrigá-la, como base para execução de um programa mais abrangente, o Programa Centro Aberto, uma iniciativa da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano que vinha sendo implementada em outras áreas da cidade desde 2011.

O Programa tem o papel de articular políticas públicas municipais voltadas para os espaços públicos, a fim de realizar a convergência de ações de diversos órgãos municipais valendo-se da participação social na sua elaboração. Em sua origem, o desenvolvimento do Programa Centro Aberto contou com consultoria metodológica do escritório dinamarquês Gehl Architects, pautado pela reordenação de prioridades, em linha com as novas diretrizes determinadas pela Prefeitura, como vimos no item anterior. Desse modo, a cidade ao nível dos olhos e o pensamento pedestre são valorizados, sobrepondo-se aos métodos usuais que buscam aumentar a capacidade de tráfego nas ruas (GEHL, 2015).

É assim que o Programa Centro Aberto reúne a SP Urbanismo e CET, para o desenvolvimento da solução para a Galvão Bueno. O projeto tem como objetivo estabelecer maior equidade no uso do espaço público, com priorização à circulação pedonal e incentivo à permanência de pedestres.

Preliminarmente, foram realizadas pesquisas convencionais, como a contagem de pedestres e de veículos realizadas no local (Figura 48). Tais pesquisas mostraram que aproximadamente 64 mil pessoas circulam a pé pela Rua Galvão Bueno, em um domingo de compras, entre 9h e 19h. Esse número representa 95% dos frequentadores, em contraste aos menos de 4 mil (5%) que passam de carro ou moto. Ou seja, veículos motorizados – que representam apenas 5% – tinham à disposição 56% do espaço da rua, sendo a área restante ocupada pelos pedestres em calçadas estreitas e, como vimos, em más condições. Como consequência, em horários de pico, 25% das pessoas chegavam a circular pelo asfalto, junto aos carros (GESTÃO URBANA, 2017).

**Figura 48 - Diagrama de proporção de ocupação do espaço viário entre pedestres e automóveis - Relatório Centro Aberto**



Fonte: Relatório Centro Aberto. Rua Galvão Bueno, p. 3. Disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04\\_GVB2\\_fasciculo\\_2017-12.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04_GVB2_fasciculo_2017-12.pdf). Acessado em 23/12/2020.

Foi também realizada no mesmo tempo a observação da qualidade urbana a partir de 12 critérios (GESTÃO URBANA, 2017) propostos por Jan Gehl (2015), sintetizados em 3 grandes temas – proteção, conforto e prazer, e a avaliação da atuação dos poderes públicos, a presença ou ausência de equipamentos e a escala dos elementos conformadores do espaço público.

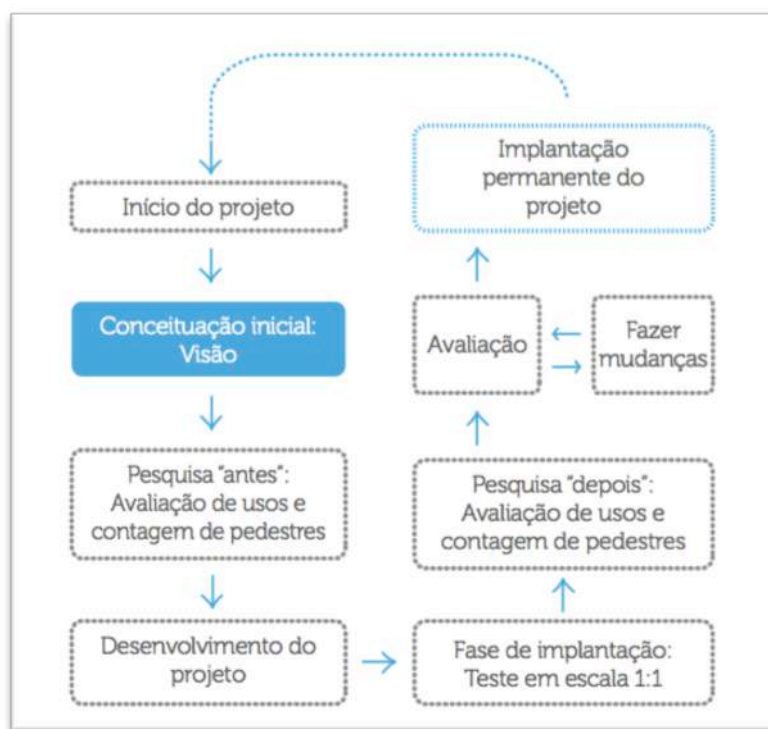
Outra importante inovação metodológica no processo de elaboração da proposta foi a realização de pesquisas, entrevistas e análises realizadas junto a moradores, frequentadores e comerciantes da região cujos resultados servem como diagnóstico da área e posterior avaliação do impacto no entorno. Baseada no guia *Como prefeitos e prefeitas podem construir cidades para pessoas*, a metodologia ressalta a importância de enfatizar os padrões do comportamento humano e mensurar como as pessoas utilizam espaços públicos, e baseia-se nos seguintes passos: Mensurar, Convocar, Experimentar, Apurar e Concretizar (GEHL ARCHITECTS, 2019). São técnicas de planejamento e desenho urbano centradas nas pessoas em todas as etapas de desenvolvimento do projeto.



### 3.3. Implementação do Programa

De acordo com a metodologia definida, as fase de implementação do projeto foram definidas conforme Figura 49:

**Figura 49 - Fases de implantação do projeto Centro Aberto.**



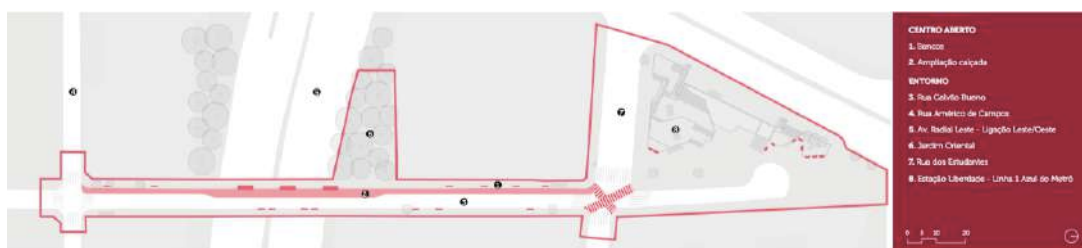
Fonte: Relatório Centro Aberto. Disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/07/Centro\\_Aberto\\_Pub.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/07/Centro_Aberto_Pub.pdf). Acessado em 20jan. 2021.

O projeto final orienta a qualificação da área destinada ao passeio dos pedestres conforme a seguir:

Para ampliar a área de passeio, foram removidas as vagas de estacionamento do lado par da rua Galvão Bueno no trecho do viaduto. As vagas destinadas a carga e descarga, vitais para o comércio da região, foram relocadas em mesma quantidade para o lado ímpar, próximo à Rua Américo de Campos – a mesma solução foi dada às vagas destinadas a idosos. [...] Como suporte às atividades de permanência, bancos de madeira foram instalados em locais que não comprometem a circulação de pedestres, permitindo que os usuários descansem, conversem e façam suas refeições ao ar livre. O Viaduto Cidade de Osaka recebeu a maior parte do mobiliário, configurando-se como praça elevada sobre o eixo da Ligação Leste-Oeste da cidade (GESTÃO URBANA, 2017).

A calçada foi estendida em 1,5 metros a 3,5 metros em alguns trechos, por meio de pintura de solo da cor verde. A faixa tem uma extensão de 188 metros, no lado par da via, no trecho entre a Praça da Liberdade e a Rua Américo de Campos. Funciona todos os dias com o objetivo de facilitar a circulação e potencializar o aproveitamento do espaço entre essa Praça e a mencionada rua, local onde se encontra o maior potencial de comércio e turismo da região (Figura 50).

**Figura 50 - Área de implantação do Programa Faixa Verde /Centro Aberto na Rua Galvão Bueno.**



Fonte: Relatório Centro Aberto. Rua Galvão Bueno, p. 5-6.  
[https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04\\_GVB2\\_fasciculo\\_2017-12.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04_GVB2_fasciculo_2017-12.pdf). Acessado em 23/12/2020.

O projeto inicial previa, ainda, o fechamento completo da rua para veículos aos sábados, domingos e feriados, entre 9h e 19h, o que atenderia à circulação de pedestres nos horários em que é mais intensa. No entanto, essas ações não se concretizaram por desafios operacionais (GESTÃO URBANA, 2015).

### 3.4. Análise pós-implantação

A Rua Galvão Bueno efetiva-se como um piloto<sup>72</sup> do Programa Centro Aberto, uma forma de testar novas soluções em escala 1:1 antes de fazer alterações permanentes. Assim, levantar dados que possibilitem a avaliação dos efeitos das mudanças é, evidentemente, indispensável. Foram coletados dados antes e depois da implementação do projeto (respectivamente em 2015 e em 2017) a partir de

---

<sup>72</sup> Os programas implementados pelo Programa Centro Aberto foram: Largo São Francisco, Largo Paissandu, Rua Galvão Bueno, Largo São Bento, Largo General Osório, Praça Padre Bento, Praça Oito de Setembro, Largo Cine Clipper, Rua Gregório Ramalho, Praça Ministro Costa Manso, Terminal Amaral Gurgel. Fonte: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/centro-aberto/>. Acessado em 20/01/2021.

metodologia desenvolvida pela Prefeitura e embasada na metodologia Gehl (GEHL; SVARRE, 2018; GEHL ARCHITECTS, 2019).

Como resultado, houve redução de 86% de pessoas no leito carroçável nos dias de semana, o que demonstra a efetividade da sinalização no atendimento à demanda nos dias úteis. Aos domingos, porém, a calçada continua bastante movimentada, ocasionando em uma redução de 65% de pessoas no leito carroçável. Ainda que este número de redução seja significativo, o valor absoluto de pessoas fora do eixo calçada-faixa verde permanece alto (GESTÃO URBANA, 2017). Assim, apesar do alargamento das calçadas nessas vias, a largura ainda é insuficiente para comportar todos os transeuntes (Figura 51).

**Figura 51 - Ocupação da faixa verde na Rua Galvão Bueno.**



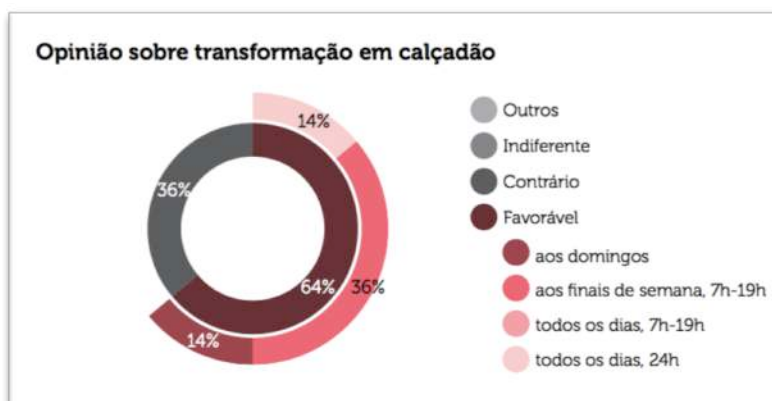
Fonte: Andrea Mayumi Yamamoto.

<[http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/325771/1/Yamamoto\\_AndreaMayumi\\_M.pdf](http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/325771/1/Yamamoto_AndreaMayumi_M.pdf)>.

Acesso: 21 fev. 2021.

Uma possível solução pode ser apreendida na opinião sobre transformar a rua em um calçadão permanente. 80% dos frequentadores indicam um desejo pelo fechamento da rua. Já entre os comerciantes, 36% são contra e 64% a favor, sendo o grupo dos favoráveis dividido e 50% a favor do fechamento parcial, 14% a favor do fechamento total (Figura 52).

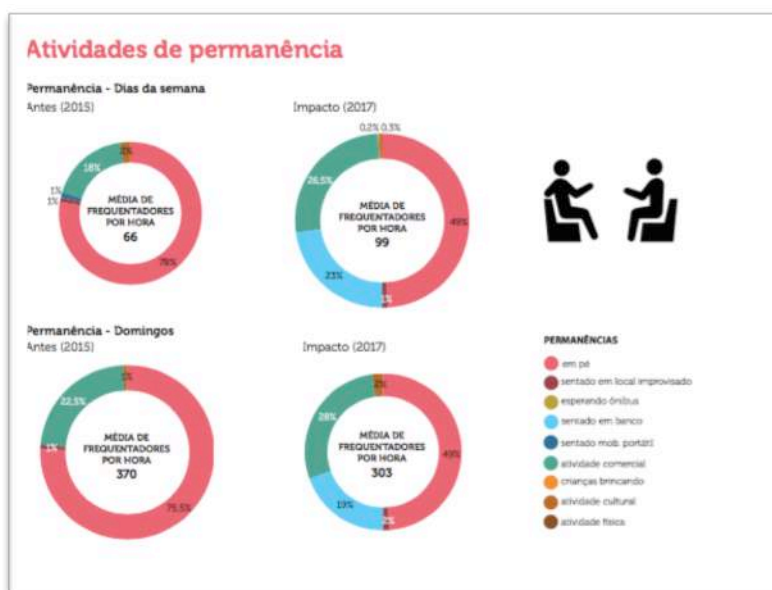
**Figura 52 - Opinião dos comerciantes sobre transformação em calçadão.**



Fonte: Relatório Centro Aberto, p. 9. Disponível em: <[https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04\\_GVB2\\_fasciculo\\_2017-12.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04_GVB2_fasciculo_2017-12.pdf)>. Acesso em: 23 dez. 2020.

Corroborando com esta sinalização favorável ao pensamento **no** pedestre, o relatório apresenta o surgimento de uma categoria de permanência *sentado em banco*, antes inexistente. Esse dado, analisado junto à significativa diminuição da porcentagem de pessoas em pé, representa um forte indício de uma demanda reprimida de repouso – agora atendida pela presença de mobiliário oferecido pelo projeto (GESTÃO URBANA, 2017) .(Figura 53).

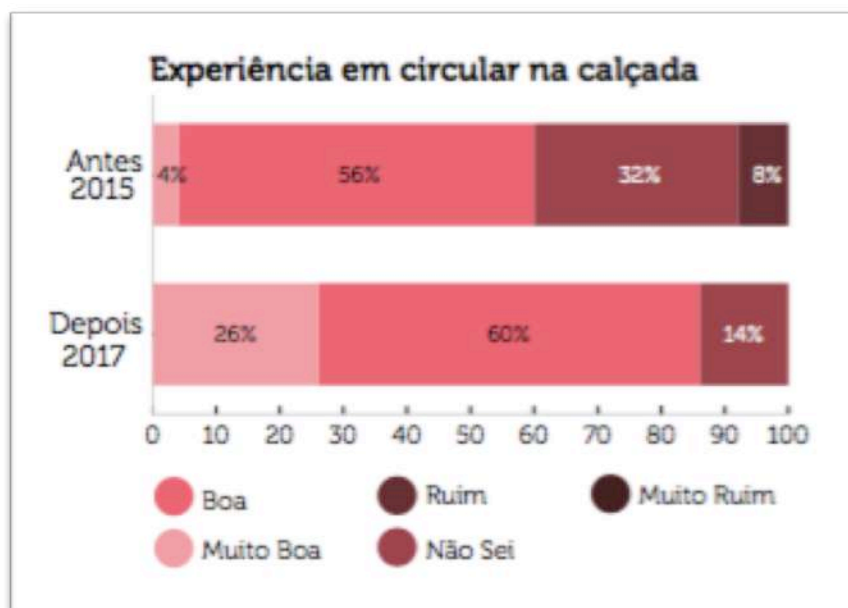
**Figura 53 – Atividades de permanência.**



Fonte: Relatório Centro Aberto, p. 10. Disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04\\_GVB2\\_fasciculo\\_2017-12.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04_GVB2_fasciculo_2017-12.pdf). Acesso em: 23 dez. 2020.

Entre pedestres e comerciantes, aparecem opiniões divergentes sobre a iniciativa da Faixa Verde na Galvão Bueno (Figura 54). Em geral a avaliação dos frequentadores em relação à intervenção é positiva. A experiência em circular na calçada e as impressões sobre o espaço melhoraram em comparação à pesquisa anterior.

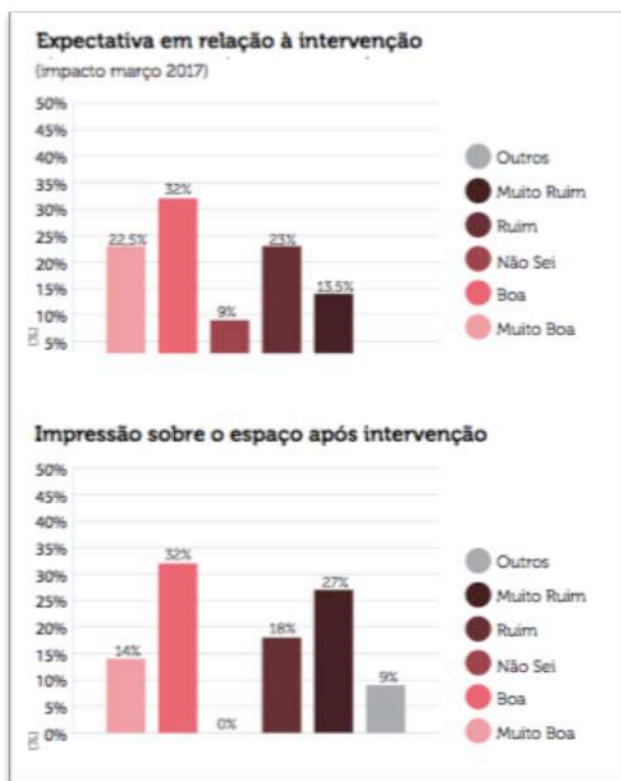
**Figura 54 - Entrevista com frequentadores - Relatório Centro Aberto.**



Fonte: Relatório Centro Aberto. Rua Galvão Bueno, p. 20. Disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04\\_GVB2\\_fasciculo\\_2017-12.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04_GVB2_fasciculo_2017-12.pdf). Acesso em: 23 dez. 2020.

Em relação aos comerciantes, dos 22 entrevistados uma parte declarou ter boas expectativas e impressões sobre o espaço após a implementação do sistema pedestre, enquanto a outra parcela avaliou negativamente esses aspectos. (Figura 55).

Figura 55 - Entrevista com comerciantes - Relatório Centro Aberto.



Fonte: Relatório Centro Aberto. Rua Galvão Bueno, p. 21. Disponível em: [https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04\\_GVB2\\_fasciculo\\_2017-12.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04_GVB2_fasciculo_2017-12.pdf). Acesso em: 23 dez. 2020.

Uma das reclamações é de ordem funcional, e se relaciona à mudança da vaga de carga/descarga para o final da rua, o que aumentou a distância para realizar o transporte de mercadorias aos estabelecimentos comerciais. Mas, a principal reclamação diz respeito à percepção de que o projeto tenha incentivado a ocupação mais intensa do comércio de ambulantes na calçada da Galvão Bueno – tanto da parte existente, quanto da ampliada.

Por fim, vale pontuar que, nas pesquisas realizadas em meio digital, encontramos pouca repercussão em matérias jornalísticas que discutem a implantação da Faixa Verde na Galvão Bueno. Note-se o caderno especial publicado pela Folha de S. Paulo (BAIRRO ORIENTAL..., 19 ago. 2017) que cobriu a valorização do bairro da Liberdade com destaque para a mobilidade, apontando a readequação das calçadas e as faixas verdes como uma conquista para região, conforme recorte da publicação selecionado a seguir (Figura 56):



**Figura 56 - Bairro Oriental, Liberdade se destaca pela mobilidade.**



Fonte:

<<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=47950&keyword=%22rua+galvao+bueno++pedestre%22&anchor=6061782&origem=busca&originURL=&pd=abaa4c58fa18f76d102d66df15923cd1>>.

Acesso em 13 mar. 2021.

A falta de repercussão midiática pode estar relacionada não só à visibilidade creditada anteriormente à faixa verde da avenida Liberdade, como também ao rápido avanço do projeto, deslocando a narrativa para outras áreas da cidade, conforme veremos a seguir.

### **Inspiração para outras iniciativas**

A solução de Faixas Verdes para extensão das calçadas já vinha sendo discutida em São Paulo desde 2014. O WRI Brasil, organização que entre outros objetivos trabalha pelo aumento da segurança no trânsito, havia lançado o Concurso 3 Estações, organizado em parceria com o USP Cidades<sup>73</sup>. Convidou arquitetos e urbanistas a proporem soluções para qualificar o entorno de três estações do metrô de São Paulo: Berrini, Vila Olímpia e Santo Amaro.

---

<sup>73</sup> O Núcleo de Apoio à Pesquisa – USP Cidades pretende, por meio da pesquisa aplicada, colaborar para o enfrentamento dos principais desafios das cidades no país. Tem, também, a finalidade de servir como ponto de referência para a articulação entre a gestão pública, a pesquisa aplicada e o setor privado. <https://sites.usp.br/uspcidades/>

O projeto vencedor foi o para a Rua Joel Carlos Borges, projetado por uma startup especialista em espaços público, a Urb-i<sup>74</sup>. Essa rua é um dos principais acessos pedestres para a estação Berrini, da Linha 9-Esmeralda da CPTM, mas as calçadas estreitas e cheias de obstáculos se mostravam insuficientes para atender à demanda, forçando as pessoas a caminharem de maneira insegura pelo meio da rua, entre carros estacionados e em movimento.

A viabilização do projeto, porém, levou cerca de três anos, entre busca por parceiros e contatos com o poder público. Apenas no início de 2017, a WRI conseguiu apresentar a proposta ao Secretário de Transportes da Prefeitura de São Paulo, o que facilitou o encaminhamento à Companhia de Engenharia de Tráfego. Diante do cenário favorável frente os testes de solução na região da Liberdade, a resposta dos técnicos da CET foi positiva, e a WRI Brasil pode reunir gestores públicos da subprefeitura local para tentar encontrar formas de financiamento.

A intervenção na Rua Joel Carlos Borges foi inaugurada com a promessa de ser a primeira Rua Completa, um projeto desenvolvido pela Secretaria de Transportes e Urbanismos de São Paulo inserido em um movimento mais ambicioso, que congrega 11 cidades na Rede Nacional para a Mobilidade de Baixo Carbono, fruto da parceria entre WRI Brasil e Frente Nacional de Prefeitos (FNP) e que conta com apoio do Instituto Clima e Sociedade (iCS).

O WRI Brasil assim define a solução Ruas Completas:

As Ruas Completas são desenhadas para dar segurança e conforto a todas as pessoas, de todas as idades, usuários de todos os modos de transporte. O conceito tem como base distribuir o espaço de maneira mais democrática, beneficiando a todos. Não existe uma solução única de Rua Completa. Todas as melhores alternativas de desenho urbano podem ser incorporadas desde que respondam ao contexto local da área onde se localizam, reflitam a identidade da rua e as prioridades daquela comunidade (AFINAL, O QUE..., 18 out. 2017)

---

<sup>74</sup> Urb-i é uma start-up de soluções urbanas que propõe melhorar a vida nas cidades transformando pessoas e espaços. <https://www.urb-i.com/>



Na Rua Joel Carlos Borges, a solução da faixa verde oferece sustentação à primeira etapa do projeto Ruas Completas, definindo uma área-controle para coleta de informações sobre o experimento, antes da instalação definitiva<sup>75</sup>, conforme se observa na Figura 57:

**Figura 57 - A transformação da rua Joel Carlos Borges. Imagens do antes e depois da intervenção.**



Fonte: <<https://www.urb-i.com/rua-joel>>. Acesso em: 21 jan. 2021.

---

<sup>75</sup> O projeto também prevê a demarcação da faixa verde com postes e vasos de plantas, a instalação de bancos, lixeiras, contêiner para a coleta de lixo dos restaurantes, área de carga e descarga para veículos, adequação de sinalização, entre outras melhorias. A velocidade máxima para os veículos passaria a ser de 20 km/h. A totalidade do projeto ainda não tem data para implementação.

Outra característica importante da Faixa Verde é que abre espaço para que qualquer cidadão possa solicitar sua implantação, desde que haja consenso mínimo na região. Em 2016, o então Secretário Municipal de Transportes chegou a declarar: “Fica mais fácil de pintar quando é uma via onde os moradores já concordam, onde não há conflito. Mas qualquer um pode sugerir trechos em qualquer via.” (PROJETO DA..., 22 ago. 2016).

Foi o que aconteceu com a Rua Medeiros de Albuquerque, na região da Vila Madalena, zona Oeste da cidade de São Paulo. Um trecho de aproximadamente 40 metros recebeu a pintura da Faixa Verde a pedido dos próprios moradores, que já haviam colocado bancos no local, conforme a Figura 58:

**Figura 58 - Faixa Verde Pintada na Rua Medeiros de Albuquerque.**

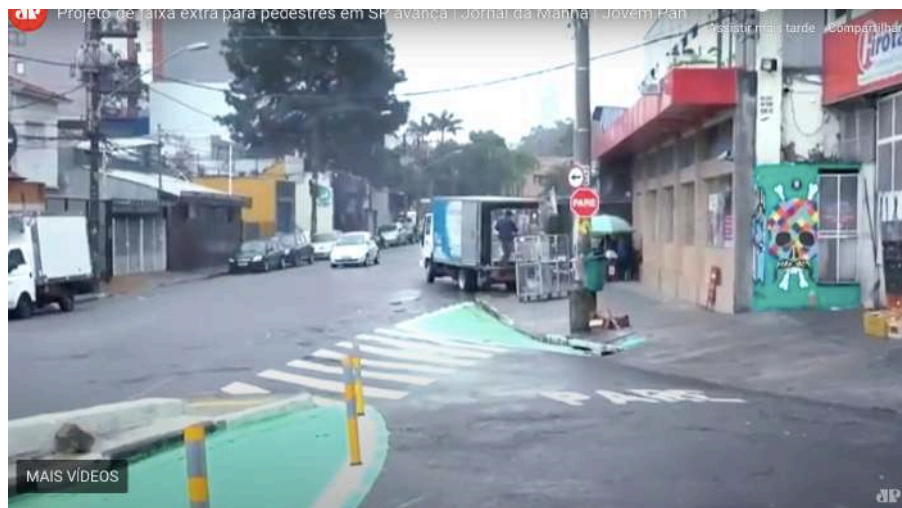


Fonte: <<https://jovempan.com.br/videos/programas/jornal-da-manha/projeto-de-faixa-extra-para-pedestres-em-sp-avanca.html>>. Acesso em :18 jan. 2021.

Embora o pedido tenha partido de um grupo de moradores da região, os conflitos de interesse não deixam de existir. Assim, a ajudante-geral de um estabelecimento comercial elogia o trecho: “Agora, fica mais fácil para caminhar e para colocar mais mesas e barrquinhas nas festas” (PROJETO DA..., 22 ago. 2016), uma moradora se sente prejudicada: “Está na frente da minha casa e deu um espaço a mais para que as pessoas encham a rua nos fins de semana. Não fui consultada para saber se queria que fizessem isso.” (PROJETO DA..., 22 ago.

2016), enquanto o comerciante local reclama da *sua* vaga de carga e descarga, subtraída pela necessidade de criação da faixa de pedestres (PROJETO DA..., 22 ago. 2016) (Figura 59).

**Figura 59 - Faixa verde é implementada junto à faixa de pedestre para dar continuidade ao sistema pedestre.**



Fonte: <<https://jovempan.com.br/videos/programas/jornal-da-manha/projeto-de-faixa-extra-para-pedestres-em-sp-avanca.html>>. Acesso em: 21 jan. 2021.

São diferentes demandas, decorrentes de práticas sociais expressas localmente, que afetam de formas diversas a vida cotidiana de seus moradores, e que devem ser endereçadas pela ação do poder público com base nas diretrizes das políticas públicas cabíveis (ALVIM; CASTRO, 2010), no caso a Faixa Verde exclusiva para pedestres.

### **3.5. Considerações sobre o capítulo 3**

A Faixa Verde exclusiva para pedestres nasce como projeto piloto, uma forma de testar soluções antes de fazer alterações permanentes. Quando implementadas, tornam-se objeto de avaliação, através de pesquisas de percepção com pedestres, comerciantes e moradores para avaliar os resultados. O objetivo é responder se a ampliação do espaço pedonal favorece o sistema de pedestres, e se resolve os problemas de fruição em determinada região. A proposta parte de desenhos de soluções de baixo custo, que podem ser instaladas rapidamente, superando limitações de investimento e de ordem técnica, além de permitir a experimentação

antes da instalação definitiva, oferecendo um tempo satisfatório para a realização de eventuais adequações do projeto.

O ideal é que a proposição das faixas verdes esteja alinhada a ferramentas metodológicas de participação social, o que abre espaço para o diálogo público, e o envolvimento da comunidade. Dessa forma, é possível abordar questões relativas à circulação e à permanência nas ruas, bem como compreender e endereçar eventuais conflitos de interesse. Como resultado, o desenvolvimento da solução emerge do engajamento com os atores envolvidos, podendo surgir a necessidade de instalação sucessiva de mobiliário urbano, lixeiras, sinalização, e outros elementos que se demonstrem necessários. Assim, o projeto Faixa Verde pode ser combinado com outras políticas públicas, tais como o Programa Centro Aberto ou Ruas Completas, apresentados neste estudo.

Logo, a implantação das faixas verdes demanda a articulação de diferentes atores, como, por exemplo, entre Subprefeituras e Secretaria de Mobilidade e Transportes, organizações da sociedade civil para engajamento comunitário e desenvolvimento dos projetos, a CET para execução e materiais como balizadores e tachas refletivas da capital e até mesmo a iniciativa privada, com a doação de tinta ou eventuais materiais para mobiliário urbano. Vale lembrar que, como no exemplo da Rua Medeiros de Albuquerque acima elencado, desde que haja consenso mínimo na região, qualquer pessoa pode apresentar à subprefeitura projeto de reconfiguração do sistema pedestre a partir da Faixa Verde.

A Faixa Verde exclusiva para pedestres configura uma importante política pública com vistas à melhoria do sistema de pedestres da cidade, ao diminuir o conflito entre carros e pedestres em regiões de calçadas estreitas ou com obstáculos e, portanto, insuficientes para atender a demanda. Dentre as áreas que podem ser beneficiadas com a readequação aos pedestres com Faixas Verdes, destacamos o acesso às estações de modais diversos de transporte coletivo, e ao entorno de entidades de ensino, hospitais e bairros comerciais.

Por fim, destacamos que uma faixa verde é gestada a partir de faixas já imaginadas nas ruas, traçadas por meio dos corpos de caminhantes no espaço

vivido, mas que ainda não se materializaram. Sua pintura representa a conquista de um espaço em disputa sobre o leito carroçável, que poderá, então, ser percorrido com mais segurança e conforto de forma exclusiva pelo pedestre.

Mas é possível ir além: a apropriação da rua pelas pessoas, de forma lúdica e criativa, pode ser uma estratégia de ressignificação do uso do espaço viário, contribuindo para o imaginário de novas formas de distribuição e uso do espaço das ruas. A seguir, veremos como isso acontece no estudo de caso da Avenida Paulista.



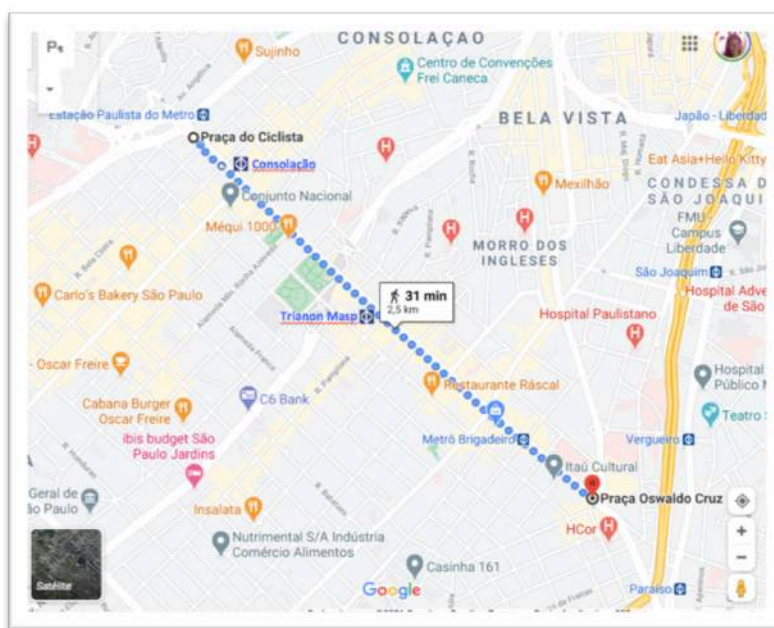
## CAPÍTULO 4

### AVENIDA PAULISTA E O PROGRAMA RUAS ABERTAS

Localizada no limite entre as zonas Centro-Sul, Central e Oeste, no bairro da Bela Vista da cidade de São Paulo, a Avenida Paulista possui 2,8km de comprimento e uma extensão de 2,7km, e compreende os usos residencial e comercial, definidos como ZEU, e destinados ao comércio e serviços e função residencial (SÃO PAULO, 2016).

Predominantemente plana, pode ser percorrida à pé, em uma média de 35 minutos entre seus pontos extremos – da Praça do Ciclista, próximo da Rua da Consolação, à Praça Oswaldo Cruz, que dá início a avenida Bernardino de Campos. É muito bem servida por modalidades de transporte público, incluindo três estações de metrô ao longo de sua extensão (Figura 60).

**Figura 60 - Mapa da região da avenida Paulista.**



Fonte: Google Maps. Acessado em: 01 mar. 2021

A Avenida Paulista é um espaço caracterizado por concentrar uma variedade de usos e perfis, e por suas transformações frequentes. Símbolo da cidade de São Paulo, é um dos espaços públicos que melhor refletem as dinâmicas da metrópole paulistana, concentrando sedes corporativas e institucionais que representam o capital financeiro e o poder econômico, mas também abrigando festas, comemorações e manifestações políticas dos mais variados grupos sociais (FRUGOLI, 1995).

Desde sua concepção, a Paulista mostrou-se um lugar muito frequentado, que já apresentava preocupação em qualificar questões de mobilidade urbana. A conformação do seu espaço público permite analisar a permeabilidade das relações entre Estado e o capital, entre cidadania e mercado, entre poder público e os diferentes atores que atuam no território FRUGOLI, 2001, configurando, assim, um campo de embate na defesa de diferentes demandas que muitas vezes tendem a alinhar-se com interesses mais gerais do mercado (QUEIROGA, 2012).

Neste capítulo, veremos como, a partir da defesa da abertura da Avenida Paulista para as pessoas aos domingos, as organizações da sociedade civil que defendem a mobilidade ativa ganham protagonismo na interação com o poder público, pautando a discussão sobre a distribuição do espaço público da rua.

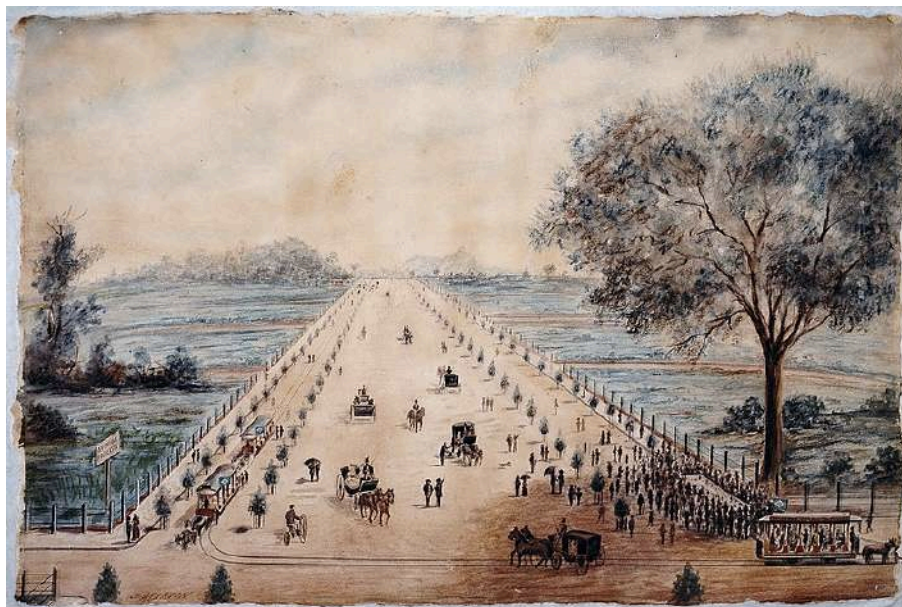
A ocupação dos espaços públicos, quando realizada de forma criativa, mesmo que de forma temporária, representa uma possibilidade de reestruturação urbana comprometida com a escala humana, e com o usuário (ROSA, 2011). “Aliadas a outras táticas poderosas de engajamento, essas ações conseguem criar e recuperar espaços para as pessoas a pé e mostram como as ruas podem ser mais do que espaços de passagem” (COMO ANDA, 2020, p. 76) .

## Breve histórico da região

Construída no alto do espigão da cidade de São Paulo, a 900 m do nível do mar, a Avenida Paulista foi inaugurada em 1891 com configuração de algo nunca visto até então: muito larga, com 2.800 metros de comprimento, tinha três faixas pavimentadas com pedregulhos brancos, destinadas ao bonde, às carruagens e aos cavaleiros e separadas por magnólias e plátanos. Joaquim Eugênio de Lima, à época prefeito da cidade, ao nomeá-la proferiu a frase que ficaria marcada na história da cidade: “Será então Paulista, em homenagem aos paulistas” (D’ALESSIO, 2002, p. 20).

À época, a Avenida já se caracterizava como grande esplanada ou *boulevard*. (KATHOUNI, 2008). Fotos, imagens e relatos demonstram a preocupação em disponibilizar espaço generoso para pedestres e veículos de transporte por tração animal então utilizados. Apesar da demarcação para acomodar os diferentes usos, há o compartilhamento do leito por pessoas, animais e bondes, como observamos na Figura 61:

**Figura 61 - Inauguração da Av. Paulista. Aquarela de Jules-Victor-André Martin (1832-1906).**



Fonte: Jose Rosael – MP/USP. <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Martin,\\_Jules\\_-\\_Avenida\\_Paulista\\_no\\_dia\\_da\\_Inaugura%C3%A7%C3%A3o,\\_8\\_de\\_Dezembro\\_de\\_1891,\\_Acervo\\_d\\_o\\_Museu\\_Paulista\\_da\\_USP.jpg#file](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Martin,_Jules_-_Avenida_Paulista_no_dia_da_Inaugura%C3%A7%C3%A3o,_8_de_Dezembro_de_1891,_Acervo_d_o_Museu_Paulista_da_USP.jpg#file)>. Acesso em: 15 fev. 2021.



A Avenida desponta como promessa de um lugar atraente para o passeio, sendo comparada a espaços assim reconhecidos na Europa, referência de qualidade em espaço público. Os passeios aos domingos na região eram concorridos, e as disputas pelo espaço sempre foram presentes, gerando as primeiras leis municipais que tentam regularizar o uso do espaço público no local.

“(…) A Avenida Paulista, um dos pontos mais belos de nossa capital e que sem dúvida constitui hoje um dos passeios mais procurados, principalmente aos domingos, não tem tido a devida atenção do poder público. Há tempos chovem reclamações à Municipalidade, pela imprensa contra o fato de ali passarem, boiadas com direção ao Matadouro, com grande prejuízo da arborização que lá se fez, reclamações essas que determinaram uma lei (...) baixada com o fim de proibir este abuso (...) ainda ontem, garantem-nos informações fidedignas, lá passaram duas boiadas. E não é somente isso (...) também por uma célebre corrida de pequenos veículos que ali se faz aos domingos, as pessoas (...) no intuito de vencer umas às outras, disparam os cavalos, metendo os veículos por entre as árvores, resultando ora em uma delas resvalarem ora quebrar um engradamento (...).O Estado de S. Paulo de 06 de Maio de 1894 apud MORAES, 1995, p. 170.

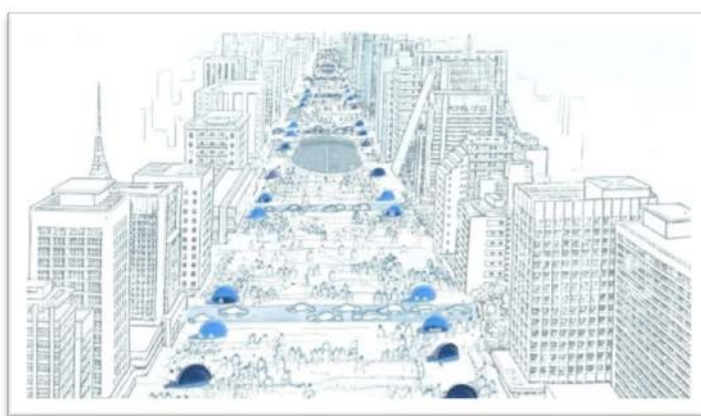
Em 1909, o calçamento – até então de pedregulhos, é recoberto por asfalto trazido da Alemanha, tornando-se a primeira via asfaltada da cidade. A partir daí, as demais ruas da cidade foram ganhando o mesmo tipo de pavimentação, numa demonstração clara de que, àquela época, a Avenida Paulista já ocupava posição de destaque como prática urbanística, tornando-se referência para toda a cidade.

A partir da década de 1930, os casarões da elite abrem espaço para a construção dos primeiros edifícios residenciais e instalações comerciais. As décadas subsequentes, sobretudo os anos de 1950 e 60, seriam marcadas por uma transformação da paisagem da Avenida Paulista, devido ao desenvolvimento da metrópole que se formava. Em 1962, a inauguração do Conjunto Nacional é um marco, como o primeiro edifício comercial da Avenida Paulista que consolida a transformação em relação ao uso e ocupação dessa importante via. O projeto do Conjunto Nacional introduz o tema da integração do térreo do edifício com a rua, configurando um espaço permeável que permite a circulação livre de transeuntes que adentram o prédio. O exemplo de fruição entre o público e o privado que a Avenida oferece é reforçado com a inauguração do Museu de Arte de São Paulo –

MASP e o seu vão livre (1968) e com as escadarias abertas que se tornariam símbolo de fruição pública, do edifício da Fundação Cásper Líbero (1972).

O fim dos anos 1960 é marcado pela crescente presença de automóveis, caminhões e carros em circulação (CAUDURO; MARTINO; REZENDE, 1974), o que motiva a realização do projeto Nova Paulista (1968), o qual propõe o trânsito rápido de veículos por via subterrânea, e a liberação da superfície para instalação de um *boulevard*, onde haveria apenas trânsito local de autos (Figura 62).

**Figura 62 - Perspectiva do projeto Nova Paulista pelo Arquiteto Nadir Cury Mezerani.**



Fonte: Escritório Nadir Mezerani/Reprodução. <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2014/11/06/com-ciclovias-em-estudo-avenida-paulista-ja-teve-obra-para-virar-calcadao.htm>>. Acessado em 23 dez. 2021

Porém, com a necessidade de incorporar mais um nível de circulação para a linha metroviária, as obras da Nova Paulista são paralisadas e, na gestão seguinte, o projeto é de vez interrompido.

Recentemente, por ocasião das discussões em torno da ciclovias na Paulista (2014), o projeto Nova Paulista foi retratado na mídia como o sonho de recuperar um ambiente que priorizasse as pessoas:

Se uma obra iniciada na década de 1970 tivesse sido concluída, a polêmica não existiria e os ciclistas circulariam com mais liberdade pela avenida. Como? Os carros e os ônibus passariam por uma via subterrânea. A Paulista seria uma esplanada livre para caminhar e pedalar. De quebra, o prejuízo ao trânsito de veículos durante festas e manifestações realizadas na avenida seria resolvido ou minimizado [...] Era uma obra que deveria se completar no ano 2000, isto é,

quando ela se transformasse, na superfície, em uma grande esplanada. [...] A ideia era preservar a convivência social e permitir que a pessoa andasse e atravessasse a rua sem precisar ir até o próximo quarteirão [...] (COM CICLOVIA..., 06 nov. 2014).

Em 1973, inicia-se um novo processo de reformulação e ampliação de pistas da Avenida Paulista, para acomodar o traçado das obras do metropolitano. Apesar do projeto haver sido originalmente criado enfocando a melhoria da circulação de veículos na cidade, o desenho proposto apresenta calçadas generosas, obtidas com a desapropriação das frentes dos lotes lindeiros, que perdem partes de seus jardins.

Assim, é contratada a elaboração de uma programação visual e tratamento paisagístico específicos para a avenida<sup>76</sup>, cujo desafio era incorporar os acessos pré-existentes, abrigar a intensa circulação de pedestres prevista e devolver aos frequentadores da região parte dos jardins perdidos (KATHOUNI, 2008).

Todas as entradas, travessias previstas e acessos necessários foram estudados para dar vazão à mobilidade a pé, o que inclui a proposta das largas faixas de pedestres com posicionamento inédito no Brasil, associadas à sinalização para os pedestres. Os canteiros, desenhados inicialmente ao nível do piso, recebem plantas cultivadas em recipientes de fibra de vidro e transportados para o local de forma provisória para a inauguração, que com a permanência e aprovação, transformam-se em muretas de delimitação não previstas originalmente – uma ação que caracteriza um projeto experimental e derivado da situação, o que é recorrente e aceito hoje em dia. Destaca-se, também, o projeto de Rosa Kliass para as calçadas, cobertas por pedras portuguesas formando faixas brancas e pretas, conhecido como mosaico paulista (Figura 63).

---

<sup>76</sup> O projetos integrados foram desenvolvidos pelos escritórios Cauduro e Martino Arquitetos Associados e Rosa Grena Kliass Paisagismo Planejamento e Projetos Ltda. O primeiro escritório foi responsável pela elaboração de toda a programação visual e o segundo, pelo tratamento paisagístico da avenida. KLIASS, Rosa Grena. Arquitetura Planejamento e Projetos Ltda. Projeto da Avenida Paulista, 2003.

**Figura 63 – Mosaico Paulista na Avenida Paulista.**



Fonte: Arquivo do escritório Rosa Grena Kliass.

<<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.092/1899>>. Acesso em: 20 fev. 2020

Esta nova configuração contribui para a identidade da Avenida Paulista como lugar de passagem, mas também de permanência e de uso da cidade. No decorrer dos anos seguintes, a Avenida Paulista continua atraindo parcelas crescentes da população pela presença de equipamentos públicos, pela existência cada vez maior de instituições de naturezas distintas que promovem atividades culturais (FRUGOLI, 1995), mas, principalmente, pela facilidade de acesso e de circulação a pé.

No início dos anos 2000, a matéria do jornal O Estado de S. Paulo (O QUE É..., 17 jul. 2004) ilustra a configuração da Avenida Paulista à época (Figura 64).

**Figura 64 – Avenida Paulista, em vez de espantar, agitação atrai é o título do artigo veiculado no jornal O Estado de S. Paulo.**



Fonte: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040717-40450-spo-28-cid-c3-not/busca/Oscar+Freire>>. Acesso em 20 jan. 2021

Importante ressaltar que, nesse mesmo período, acontecem as negociações do Programa de Intervenção em Ruas Comerciais, ou seja, é notória a aproximação do poder público e da iniciativa privada à requalificação do espaço urbano, como apresentamos no capítulo anterior. A região da Avenida Paulista apresenta uma particularidade: vários empreendimentos culturais e atividades de marketing cultural são financiados por instituições privadas presentes na região, como o Instituto Itaú Cultural, o Espaço Banco Real (assim conhecido mais recentemente) e pelo poder público, como a Casa das Rosas (FRUGOLI, 1995).

Cabe a reflexão proposta por Arantes (2012):

Rentabilidade e patrimônio arquitetônico-cultural se dão as mãos, nesse processo de revitalização urbana – sempre, evidentemente, em nome de um alegado civismo (como contestar?...). E para entrar neste universo dos negócios, a senha mais prestigiosa – a que ponto chegamos! (de sofisticação?) – é a cultura. (p. 31).

Ao entender o potencial de ocupação da Avenida para outros usos, um grupo de empresários forma a Associação Paulista Viva<sup>77</sup> para, em 2004, propor à Prefeitura de São Paulo a experimentação de uma série de bloqueios para veículos em algumas quadras na Avenida Paulista, os chamados *Domingos na Paulista*. A análise das articulações em torno dessa iniciativa é importante para esta pesquisa pois influenciará diretamente o desenvolvimento do Programa Paulista Aberta.

Os primeiros domingos do projeto foram bem sucedidos e atraíram grande público, e a prefeitura decide estender o projeto para outras regiões da cidade. O sucesso é reconhecido também pela mídia, que destaca a necessidade dos paulistanos de áreas de convivência e lazer na cidade, conforme os trechos das matérias a seguir:

---

<sup>77</sup> Associação Paulista Viva: um grupo de empresários criou, no final dos anos 1980, a Comissão Paulista Viva, mais tarde transformada em Associação Paulista Viva, um movimento da sociedade civil determinado a melhorar a qualidade de vida da população que frequenta a avenida e suas redondezas, e manter a Avenida Paulista como pólo central da cidade. Fundada oficialmente em 10 de dezembro de 1996. Em 2003, a instituição foi certificada pelo Ministério da Justiça como Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), e, em 2015, foi reconhecida como Instituição Cultural pela Secretaria da Cultura - Governo do Estado de São Paulo. Fonte: <<https://www.associacaopaulistaviva.org.br>>. Acesso em: 21 jan. 2021.

**Domingo na Paulista toma mais 1 quadra** O projeto de atividades de lazer Domingo na Paulista irá ocupar hoje duas quadras da avenida Paulista, entre a rua Pamplona e a rua Peixoto Gomide, das 9h às 14h. Nos três domingos anteriores, o evento foi realizado em frente ao Masp e ao parque Trianon. A programação de hoje inclui prática de ioga, apresentações de teatro, oficinas culturais [...]. O projeto será realizado por mais dois domingos e poderá se estender até o final do ano. (DOMINGO NA..., 20 jun. 2004, grifo nosso)

**Avenida Sumaré** será a mais nova rua de lazer de São Paulo, iniciativa do projeto Nossa Rua da Secretaria Municipal de Esportes (Seme). [...] Esta é a segunda intervenção da Prefeitura na região sudoeste. A primeira experiência é a do Domingo na Paulista, que [...] recebe uma média de 30 mil pessoas. O evento reúne várias atividades em um trecho de apenas 240 metros. (SUMARÉ SERÁ..., 18 set. 2004, grifo nosso).

**São Paulo tem fome de novas áreas de lazer.** É o que demonstra o sucesso da interdição para veículos da avenida Sumaré no último domingo, entre as 9h e às 14h. De acordo com os organizadores, 60 mil pessoas correram aos 2,5 km de vias que foram reservados para quem queria divertir-se. O público na Sumaré superou até os 35 mil que estiveram na avenida Paulista, que, desde meados deste ano, também fecha para carros aos domingos. [...] Espera-se que a prefeitura viabilize e multiplique iniciativas como a da avenida Sumaré. **O sucesso de público que foi a estreia da interdição dá bem a medida de quanto o paulistano sente falta de novas e mais áreas de lazer na cidade.** (AVENIDA DE..., 22 set. 2004, grifo nosso).

Contudo, no ano seguinte uma nova gestão assume a Prefeitura, determinando um período de suspensão ao projeto, sob a alegação de evitar problemas à rotina dos moradores e a geração de trânsito no entorno. São propostas mudanças no formato programa e novos testes, e ainda que estes tenham confirmado uma aprovação média elevada, a Prefeitura justifica a descontinuidade da ação, conforme se pode compreender a seguir:

Neste novo modelo, cuidados foram tomados para que a rotina do morador da região não seja alterada. Para que o trânsito não seja prejudicado, a interdição está sendo somente de uma das pistas da avenida, no sentido Consolação-Paraíso, diferentemente das edições passadas que utilizavam as duas vias. A outra alteração importante foi a redução do uso de sonorização nas atividades (NOVA EDIÇÃO..., 18 abr. 2005).

Apesar de ter alcançado 76% de aprovação, o Domingo na Paulista não será mais realizado pela Prefeitura de São Paulo. Segundo Caio Luiz de Carvalho, presidente do São Paulo Turismo (antigo Anhembi

Turismo), o evento "agrada a poucos, prejudica muitos e agregava pouco à cidade" (SERRA PÁRA..., 10 jun. 2005).

Essa dissonância decorre da dificuldade em articular os interesses de diferentes grupos sociais pelo poder público, conforme explica Queiroga (2010):

a concretude das gestões públicas se coloca como campo de embate na defesa dos interesses dos diferentes agentes sociais. A correlação de forças entre os diferentes agentes é função de sua capacidade de se fazerem representar, não apenas por meio de processos lobistas, mas também diante das afinidades culturais, políticas e ideológicas entre técnicos e dirigentes do poder público e os agentes sociais envolvidos na produção e na apropriação do espaço (p. 131).

De fato, o projeto *Domingos na Paulista*, que teve origem no entendimento da sociedade brasileira como um novo mercado consumidor<sup>78</sup> por parte das elites, não é acompanhado pelo reconhecimento da cidadania e direito à cidade. A acessibilidade que os transportes de massa conferiram à Avenida Paulista – com sua generosa rede de ônibus e metrô, contrapõe-se à estratégia de construção da *invulgar espacialidade* almejada pelas classes sociais privilegiadas presentes na região, desencadeando uma disputada de forças onde “as elites não abrem mão de sua excepcionalidade” (ZIONE; KATO, 2015).

Por fim, vale destacar que a Avenida Paulista não deixou de sofrer os inevitáveis processos de deterioração, comuns a todas as áreas públicas da cidade. Ainda em 2004, em declaração para o jornal O Estado de S. Paulo, o então presidente da Associação Paulista Viva, Nelson Baeta, alertava: “As calçadas esburacadas, por exemplo, são o principal alvo de reclamações. Um perigo para o pedestre” (O QUE É..., 17 jul. 2004).

Ainda assim, apenas em 2007 – após 30 anos sem reformas, é apresentado um novo plano de requalificação das calçadas da Avenida, com a promessa de trazer à via total acessibilidade. O projeto tem origem no Plano Emergencial de

---

<sup>78</sup> A partir de 2003, o governo federal implementou políticas de ampliação do mercado consumidor brasileiro, o que permite um ciclo de crescimento econômico, baseado na expansão do mercado interno. (QUEIROGA, 2012).

Calçadas - PEC (SÃO PAULO, 2008) para colocar em prática o conceito de rota acessível, com implantação de rampas de concreto pré-fabricado nas travessias, com larguras proporcionais à Avenida e demolição de sarjetas e guias para reconstrução de acordo com as novas regras. Também é definido como *piso ideal*, o que é feito em concreto moldado no local, com juntas de dilatação em latão, uma opção que levou em conta a durabilidade, a facilidade de manutenção e o conforto para caminha (REFORMA DA..., 16 jan, 2008).

Essa foi uma vitória da Secretária da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida – SEPED (criada em 2005) bastante comemorada na ocasião:

A Paulista é a síntese desta nossa metrópole que mescla arte, educação, cultura, trabalho e lazer. É, definitivamente, um local de todos. E hoje este caráter está renovado, quando a avenida torna-se, de fato, um espaço universal. A revitalização das calçadas finalizada em 2008 permitiu que a via se tornasse um exemplo de acessibilidade sem igual na América Latina, possibilitando melhores condições de mobilidade com conforto para todos, sobretudo àqueles que mais precisam. Além de diversa e dinâmica, a Paulista transformou-se, enfim, em um local inclusivo e acolhedor para todo paulistano (GABRILLI, 2015).

A reforma da Avenida Paulista é a consagração do PEC (SÃO PAULO, 2008). O artigo, intitulado *Piso da Paulista será modelo para novas obras em calçadas* apontava:

consertar 10% das calçadas em rotas estratégicas resolverá 90% dos problemas de mobilidade. Definimos as áreas de cada subprefeitura que recebem o maior número de pedestres por sediarem estabelecimentos comerciais, prestadores de serviço e áreas públicas de lazer e darem acesso aos meios de transporte (PISO DA..., 24 mai. 2008).

De acordo com a Prefeitura, a cidade de São Paulo tem cerca de 34 mil km de calçadas e, desse total, apenas 16% são de responsabilidade da gestão municipal. O PEC autoriza a prefeitura a executar as obras nas calçadas, inclusive de propriedade particular, tornando-se a principal ação do poder público frente aos problemas e demandas da população por melhorias na mobilidade a pé.



Assim, mais uma vez a Avenida Paulista torna-se modelo, lugar estratégico para inaugurar novos planos e programas, tirando proveito de sua localização e poder simbólico (COMO ANDA, 2020). Esse posicionamento será peça importante para as ações que promovem o programa Paulista Aberta, conforme veremos a seguir.

#### **4.1. Concepção e origem do programa**

Os primeiros anos da nova década, inaugurada em 2010, são marcados por movimentos de ação coletiva, capitaneados principalmente por jovens que atuam conectados em rede sociais digitais a partir de uma atuação horizontal. Os meios digitais são utilizados para facilitar a comunicação e transmissão de informações, e passam a ser uma potente forma de engajamento social e fonte de conteúdo. Observa-se nessa articulação uma complementaridade entre *on-line* e *off-line*, ou seja, as redes sociais funcionam como papel de aglutinação de interesses e promovem os encontros no espaço urbano, onde as formas de mobilização ganham novos contornos (HORI, 2018).

Essa nova articulação social reforça a presença do movimento ativista urbano nas discussões das cidades. São jovens dispostos a mostrar que “é possível fazer política de outra maneira, não formal, nas ruas, com as vozes e corpos presentes e suas ressonâncias” (GOHN, 2014, p. 14), influenciando de forma significativa a composição de forças que irão propor a Paulista Aberta e o programa Ruas Abertas.

#### **A visão da sociedade civil organizada**

O Dia Mundial sem Carro (22 de setembro) oferece a possibilidade de experimentar a potência de vida nas cidades quando mais pessoas são convidadas a caminhar, pedalar ou permanecer nos espaços públicos (GEHL, 2015). Nessa mesma direção, a ocupação de praças, ruas e avenidas tem se constituído como “esfera política de liberdade e de constituição de cidadania, ao mesmo tempo em que recrudescer o confronto entre formas de mobilidade – individual e coletiva, motorizada e não motorizada” (ZIONE; KATO, 2015).

Pensando nisso, para comemorar o Dia Mundial sem Carro em 2012, diferentes entidades – tais como o recém-criado coletivo SampaPé! (cidades caminháveis), a Ong Ciclocidade<sup>79</sup> (mobilidade e uso da bicicleta) e o Instituto Akatu<sup>80</sup>, lançam o convite virtual (Figura 65) para o encontro presencial nomeado *Praia na Paulista*<sup>81</sup>.

**Figura 65 - Convite virtual para o evento Praia de Paulista.**



Fonte: <<https://www.facebook.com/events/pr%C3%A7a-do-ciclista/praia-na-paulista/418220194901104/>>. Acesso em: 21 fev. 2021.

Potencializada pelas redes sociais, a mobilização toma conta da Praça do Ciclista com cadeiras de praia, cangas, boias e guarda-sóis, e conta com a presença de um público diverso de mais de mil pessoas.

---

<sup>79</sup> A Ciclocidade é uma associação sem fins lucrativos fundada em novembro de 2009 no formato de uma Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo, e atualmente tem como missão contribuir para a construção de uma cidade mais sustentável, baseada na igualdade de acesso a direitos, promovendo a mobilidade e o uso da bicicleta como instrumento de transformação.

<sup>80</sup> Instituto Akatu é uma organização não governamental sem fins lucrativos criado em 15 de março de 2001 (Dia Mundial do Consumidor), que trabalha pela conscientização e mobilização da sociedade para o consumo consciente a fim de contribuir para a transição acelerada para estilos sustentáveis de vida, inspirados em uma sociedade do bem-estar e viabilizados por modelos sustentáveis de produção e consumo.

<sup>81</sup> O nome faz referência à matéria veiculada no Jornal O Estado de São Paulo (18 set. 2004), com o título *Sumaré será a mais nova praia de Paulistano*, que aborda o projeto Domingos na Paulista e sua extensão para a Avenida Sumaré.

Para a ocasião, os organizadores do evento pedem o fechamento da última quadra da Av. Paulista próxima à Rua da Consolação (local onde a Praça do Ciclista se localiza), o que não foi autorizado pela Prefeitura sob a alegação de atrapalhar o tráfego de veículos com respaldo do Termo de Ajuste de Conduta (TAC)<sup>82</sup>.

O TAC é decorrente do fato da Avenida Paulista sempre ter sido palco de manifestações populares, atividades coletivas ou comemorações. A partir do final dos anos 1990, a avenida passa a receber alguns dos maiores eventos realizados na cidade e, assim, de forma espontânea ou programada, acaba sendo bloqueada para os carros e aberta ao público. Por isso, em 2007, Ministério Público Federal, Prefeitura e Polícia Militar estabelecem o TAC com o intuito de assegurar ao menos uma das faixas de circulação livre em caso de manifestação popular. Reconhecem a Avenida Paulista como sede de grandes eventos, porém limitados a três manifestações por ano: a Parada do Orgulho LGBT (nome atual), a corrida de São Silvestre e a festa de Réveillon. A Figura 66 ilustra alguns desses momentos:

**Figura 66 – Eventos na Avenida Paulista: do lado esquerdo os movimentos espontâneos, Caras Pintadas (1992) e Jornadas de Junho (2013) e do lado direito os eventos programado, Corrida de São Silvestre (2018) e Parada LGBT (2015).**



Fonte: Montagem do autor

---

<sup>82</sup> Sobre regulamentação de eventos e apresentações artísticas na Avenida Paulista: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/noticias/?p=280669#:~:text=Termo%20de%20Ajuste%20de%20Conduta,e%20Parada%20do%20Orgulho%20LGBT>>. Acesso em: : 21 jan. 2021.

Esses os argumentos conflitam com a pauta da mobilidade ativa e do direito à cidade, defendida pelos organizadores do evento *Praia de Paulista*:

Não somos contra o carro. Mas queremos mais espaço para pedestres, bicicletas e transporte coletivo – que no nosso entender deveria ser priorizado. [...] Ações como esta, de pessoas e para pessoas, podem mudar especialmente a relação que temos com a cidade (DIA MUNDIAL..., 26 set. 2012).

Mesmo sem lograr o fechamento da Avenida, o sucesso da movimentação, aliada às bem sucedidas experiências prévias do programa Domingo na Paulista em 2004 e 2005, servem de inspiração para a criação do Movimento Paulista Aberta, continuando a pressão sobre a Prefeitura pela abertura de espaço na via para as pessoas, e fechando-o para os veículos.

### **A visão da Prefeitura**

No ano seguinte ao evento Praia de Paulista, a nova gestão da Prefeitura pactua seu Programa de Metas 2013-2016 (FOLHETO PROGRAMA..., 2013), com os objetivos estratégicos e articulações territoriais sobre os quais pretende alcançar resultados determinados e efetivos. Tais objetivos e articulações denotam um convite do poder público ao planejamento urbano participativo, ponte para a elaboração de um novo projeto de cidade. O esforço ganha reconhecimento da sociedade civil organizada, conforme publicação da Rede Nossa São Paulo:

O Programa de Metas 2013-2016 reconhece os limites de seu horizonte temporal para fazer frente a uma história de ações desordenadas e concentradoras sobre o território paulistano. Mas, ao mesmo tempo, se propõe a dar os primeiros passos no caminho da construção de um processo de planejamento participativo e transparente que aponte os eixos de superação das desigualdades sociais, econômicas e regionais (PREFEITURA DE..., 28 mar. 2013)

O documento apresenta como fio condutor das metas o reordenamento territorial e a redução das desigualdades. Dentre o conjunto de 123 compromissos, destacamos as metas diretamente relacionadas para fins desse estudo (FICHAS DO..., 02 mar. 2015):

- 72 - Requalificar a infraestrutura e os espaços públicos do Centro (p. 31)
- 94 - Implantar uma rede de 400 km de vias clicáveis (p. 32)
- 102 - Ampliar o Programa de Proteção ao Pedestre atingindo 18 novas grandes avenidas e 14 locais de intensa circulação de pedestres (p. 35)
- 114 - Criar Conselhos Participativos nas 32 Subprefeituras (p. 35)

A esses direcionamentos, soma-se a pressão das Jornadas de Junho de 2013, que têm como fator desencadeante o aumento da tarifa do transporte público, o que leva a Prefeitura a declarar as questões relativas à Mobilidade e Transportes como uma de suas principais pautas.

Nesse sentido, em Agosto de 2013, o então Prefeito encomenda um estudo sobre a possibilidade de ir e voltar de ônibus de casa, desde o Paraíso, zona sul, até o local onde se encontra a sede da Prefeitura, no Viaduto do Chá, na região do Centro. O relatório final, porém, não recomendou a iniciativa, por motivos de segurança e possíveis transtornos à vizinhança.

Já nos meios de comunicação, a série de menções na mídia a seguir ilustra a cobertura da iniciativa e o estranhamento gerado com a possibilidade de o Prefeito privilegiar o deslocamento integrando transporte coletivo e caminhadas:

“A Prefeitura avalia **riscos** caso o prefeito resolva adotar o meio de transporte **que tem sido priorizado em sua gestão, em detrimento dos carros**. [...] Foram pesquisadas 5 linhas em que Haddad poderia fazer o trajeto. Em média, cada uma delas levaria aproximadamente 15 minutos, **sem contar o trajeto a pé até o ponto de ônibus**. Para ir até a Prefeitura de carro, o Prefeito leva em média 10 minutos. [...] De acordo o Google Maps, o transporte público mais prático para o prefeito seria o metrô. Seriam nove minutos da Estação Paraíso até a São Bento, da Linha 1-Azul. Com os trechos de caminhada até as estações, um total de 1,6 quilômetro, seriam 32 minutos. **Uma das opções** para que Haddad fosse de ônibus, de acordo com o site, **seria andar 10 minutos** até a Avenida 23 de Maio. Lá, pegaria o coletivo 5318-10 rumo à Praça da Sé. Depois de 13 minutos no coletivo, passando por oito pontos, **ainda teria de andar por seis minutos** até o Edifício Matarazzo, sede da Prefeitura de São Paulo (HADDAD ESTUDA..., 01 out. 2013, grifos nossos).

E se você encontrasse Fernando Haddad no ônibus?  
Imagine pegar o ônibus lotado e ouvir do cobrador: “**Senhor Prefeito, você pode dar um passinho para trás?** Tem mais gente querendo subir”. E quem sabe ter a honra de segurar uma pasta com os

documentos oficiais enquanto Haddad se equilibra no corredor? Ou conversar sobre a agenda da Prefeitura espremido no busão? **Parece loucura, mas a cena pode tornar-se real.** Fernando Haddad pediu um estudo para sua assessoria militar sobre a possibilidade de ir e voltar de ônibus todos os dias (PREFEITO HADDAD..., 01 out. 2013, grifos nossos).

O prefeito de São Paulo, Fernando Haddad (PT), afirmou que utilizou pela primeira vez o ônibus para fazer o trajeto de casa, no Paraíso, à Prefeitura, no centro, na manhã desta quinta-feira, 03. Ele pegou o ônibus Grajaú-Largo São Francisco e afirmou ter demorado menos de 30 minutos para chegar ao trabalho. **“Como prefeito, é a primeira vez que eu ando de ônibus para ir ao trabalho. Eu gostei muito. Eu gosto de ônibus”**, disse o prefeito. Ele fez o trajeto acompanhado de um assessor. **Foi de pé “para falar com as pessoas”**. Haddad afirmou que fará o percurso de ônibus “sempre que possível”. “É que nem sempre eu vou para Prefeitura, mas da minha casa para o trabalho, o melhor é o ônibus. De caminhada deu 20 minutos. De carro dá um pouco menos porque eu não caminho”, disse (HADDAD VAI..., 03 out. 2013, grifos nossos).

O prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, estuda baixar um decreto **obrigando os secretários municipais** e seus assessores mais próximos a **ir para o trabalho todos os dias de ônibus**. A decisão ainda não está tomada, já que **significará um transtorno para a maioria deles, acostumados, como boa parte da população de classe média da cidade, a andar de carro**. Mas o prefeito, em campanha para que as pessoas troquem o automóvel pelo transporte coletivo, acha que a sua equipe deve dar o exemplo. O próprio Haddad tenta manter a rotina de ir para a prefeitura todos os dias de ônibus. O que já preocupa sua segurança. Ele não alterna horários nem o local onde pega o coletivo (BERGAMO, in FOLHA DE S> PAULO, 14 out. 2013, grifos nossos).

A repercussão denota o que todos – de técnicos ao cidadão comum – pensam: é praticamente impossível a adoção do transporte público, seja pelo prefeito, pelos seus secretários, ou por qualquer outra pessoa da classe média.

Não obstante, a atitude do Prefeito é simbólica, pois desafia o paradigma do automóvel como forma de condução soberana na cidade, sublinhada pela defesa em estender a malha cicloviária, culminando com a inauguração da ciclovia na Avenida Paulista, em junho de 2015. São eventos que fortalecem o movimento Paulista Aberta, como veremos adiante.

Outra sinalização importante do poder público foi a criação da São Paulo Aberta<sup>83</sup> (outubro de 2013), uma iniciativa que visa potencializar ações para um governo aberto na Prefeitura Municipal de São Paulo, com o objetivo de incorporar a transparência, a participação social, inovação tecnológica e integridade nas políticas públicas.

Com o slogan *A São Paulo que a gente quer é transparente e aberta à participação social*, o primeiro evento promovido é a *Hackatona do Ônibus* – uma maratona de desenvolvimento de aplicativos com os dados do sistema de transporte público municipal divulgados pela SPTrans (Figura 67).

**Figura 67 - Banner ilustrativo da primeira *Hackatona do Ônibus* realizada de 25 a 27 de outubro de 2013, na SPTrans.**



Fonte: <<https://web.archive.org/web/20131113050323/http://www.saopauloaberta.com.br/>>. Acessado em 07.fev 2021.

Também é criado o Laboratório de mobilidade urbana e protocolos abertos – MobiLab, uma iniciativa da Prefeitura para o desenvolvimento de soluções para a melhoria da gestão do transporte, do trânsito e da mobilidade urbana na cidade de São Paulo.

Ainda que essas iniciativas não configurem diligências voltadas diretamente ao pedestre, elas reúnem elementos de uma experiência concreta de governo aberto à inovação, transparência e participação da sociedade civil, o que garantirá argumentação e sustentação para a aproximação das entidades de defesa da mobilidade, cada vez mais organizadas e fortalecidas.

---

<sup>83</sup> A criação da São Paulo Aberta é a meta de governo 116 do Programa de Metas, dentro do eixo “Gestão Transparente, Participativa e Descentralizada”.

## A visão de outros atores

Para compreender a visão de outros atores envolvido no processo, faz-se necessário avaliar – ainda que brevemente e com um recorte temporal limitado, as ações do movimento cicloativista para a fundamentação da infraestrutura cicloviária da cidade. Entre 2010 e 2012, a implementação de infraestrutura voltada para lazer cicloviário foi expressiva em várias regiões de São Paulo, tendo a Avenida Paulista como expoente com base na implementação da Ciclofaixa Paulista-Centro, uma rota de 41 km de área de lazer na Avenida Paulista, sinalizada com cones e pintura de piso, com funcionamento aos domingos e feriados (Figura 68).

**Figura 68 – Ciclofaixa da Avenida Paulista recebe no dia de sua inauguração, domingo, 2 de setembro, cerca de 40 mil ciclistas.**



Fonte: Alex Silva/AE. <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,paulista-ciclofaixa-estreia-com-recorde-de-publico-imp-,925041>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

Inaugurada no dia 2 de setembro de 2012 (menos de 15 dias após o evento *Praia de Paulista* no Dia Mundial sem Carro) e com recorde de público, a ciclofaixa levou ciclistas, mas também muitas outras pessoas que foram passear atraídas pelo espaço que já era percebido como avenida-parque:



A Avenida Paulista – que normalmente já se transforma em uma espécie de parque aos domingos - ficou ontem ainda mais animada com a inauguração oficial da ciclofaixa de lazer. A novidade fez sucesso entre os paulistanos [...] A ciclofaixa atraiu até mesmo quem não tinha bike. O gerente de pizzaria Clei Barros, de 37 anos, saiu cedo do Jabaquara, na zona sul, para levar o sobrinho Victor Fernando Amigo, de 13 anos, à Avenida Paulista (PAULISTA: CICLOFAIXA..., 03 set, 2012).

Conforme já pontuado, dada a excepcional acessibilidade que os transportes públicos de massa oferecem à região, a Avenida Paulista é exemplo de ressignificação do espaço público e das relações entre os cidadãos e suas experiências de mobilidade e espacialidade, o que, por sua vez, suscita a espacialização de conflitos das múltiplas mobilidades que precisa acomodar. (ZIONE; KATO, 2015). Assim, o movimento veio acompanhado de muitos questionamentos, como observamos no artigo *Motoristas x ciclistas*:

O embate entre os defensores – ou mais que isso, amantes – das ciclofaixas em São Paulo e aqueles que sofrem com o trânsito mais intenso na cidade dia após dia tende a se acirrar neste fim de ano. [...] é latente a pergunta: e quem utiliza o carro, cuja compra continua estimulada por imposto reduzido? E o transtorno que tem sido provocado aos domingos em tantas ruas e avenidas de São Paulo? É justo o motorista, que já sofre durante a semana, ser penalizado também no seu dia de descanso -e de trabalho para muitos outros? (MARQUES in FOLHA DE S. PAULO, (21 nov, 2012)

Apesar dos embates, e em sintonia com as legislações federal e municipal que priorizam a mobilidade ativa, em 2013 são realizados estudos concretos para a infraestrutura cicloviária, agora voltada à promoção do uso da bicicleta não só como lazer, mas também como meio de transporte urbano.

As discussões culminam com as obras de implantação da ciclovia na Avenida Paulista, iniciadas em janeiro de 2015. Porém, em 18 de março, o Ministério Público Estadual entra com ação civil pública contra a Prefeitura, alegando uma série de problemas no processo de implantação das ciclovias, o que foi acatado parcialmente pela Justiça, resultando na paralisação de parte das obras. As organizações cicloativistas se mobilizam, apoiadas por outras iniciativas, incluindo as organizações em defesa da mobilidade a pé:

“Quem estava lá sabia que pressionar pela ciclovia na Paulista era muito importante. Sem ela, não aconteceria nada. Então, acho que 2015 foi o ano de construir a legitimidade de ações de mobilidade do prefeito, que estavam sendo contestada pela imprensa. [...] Foi um momento ímpar, porque a gente fazia pressão, mas éramos parceiros também. Quando vocês [prefeitura] toparem fazer, a gente vai apoiar no que for para lidar com o Ministério Público e a imprensa” NUNES in COMO ANDA, 2020, p. 89).

A Prefeitura então consegue sustentar a iniciativa, os testes da ciclovia são realizados e a ciclovia é inaugurada em junho de 2015, com a abertura completa da Avenida Paulista para as pessoas sob a justificativa de segurança dos ciclistas. Discutiremos com profundidade esta e as demais etapas de implementação do projeto na sequência; por ora destacamos outras vozes evidenciadas após a ciclovia ativa, a rua aberta para pessoas e fechada para carros aos domingos na avenida.

*Debate sobre fechamento da avenida Paulista vira sessão de terapia* (DEBATE SOBRE..., 01 ago. 2015), foi o título escolhido para a cobertura jornalística realizada sobre o debate promovido pelo Rotary Club de São Paulo Avenida Paulista para discutir o futuro da avenida após os primeiros testes da ciclovia. Com convite aberto, e evento contou com cerca de 50 pessoas, entre moradores, especialistas e interessados na discussão. Na mesa, um engenheiro de tráfego, um arquiteto, consultor de mobilidade, um coronel da Polícia Militar, o vice-presidente do Sindicato dos Hospitais, Associação Paulista Viva, um cicloativista, todos eles atores importantes no debate que se estabelece no decorrer dos meses seguintes.

Interessante observar como o diálogo é apresentado pela mídia: posições de cunho técnico favoráveis, como a do engenheiro “por mais antipático que possa soar para alguns, comporta [fechar a avenida para os carros]”, ou a do representante dos hospitais “não tem como ser contra o lazer”, são rebatidas por dúvidas quase sempre personalizadas e relacionadas à mobilidade dos moradores locais: “ Como chegar e sair de táxi? E se alguém passar mal e tiver que ser colocado em um carro? Como sair da garagem?” (DEBATE SOBRE..., 01 ago. 2015).

Já a Associação Paulista Viva, inicialmente favorável à implementação de “várias Paulistas aos domingos” (DEBATE SOBRE..., 01 ago. 2015), neste encontro muda de opinião. Coloca-se como porta-voz de empresários, comerciantes e

moradores da região da avenida e afirma: “a iniciativa da gestão Fernando Haddad (PT) de fechar a via para carros aos domingos é apenas uma ação de marketing” e que todos são unânimes sobre o prejuízo causado pela ação. (FECHAR AVENIDA..., 19 ago. 2015). Vale lembrar que, por origem, a Associação Paulista Viva (oficializada em 1997), defende a avenida como *espaço de excelência* da metrópole, movimento traduzido como de apoio à eliminação completa de camelôs, vigilância das calçadas com segurança privada, aprovação à redução de metade dos ônibus na avenida e medidas concretas contra manifestações políticas, em função principalmente dos transtornos causados ao trânsito motorizado (FRUGOLI, 2001).

Ainda no encontro do Rotary Club, é a fala do cicloativista que merece mais atenção, dizendo-se favorável ao não *fechamento* da Paulista, e ao apoiar sua *abertura*, em uma referência ao direito das pessoas de ocuparem as ruas. É o resumo do paradigma que está em disputa: se a cidade continuar sendo entendida como “máquina de mobilidade”, ou seja, se as discussões sobre a distribuição do espaço público na rua priorizarem o automóvel em detrimento ao [pensamento] pedestre, a qualidade dos espaços públicos paulistanos permanecerá comprometida (ABRAHÃO, 2011, p. 77)

No decorrer dos próximos subcapítulos, ficará claro como a luta dos cicloativistas pela necessária e, principalmente, simbólica ciclovias na Avenida Paulista, será determinante para a conquista da Paulista Aberta aos domingos.

#### **4.2. Processos de elaboração e processos participativos**

A experiência da Paulista aos Domingos (2004-2005) e a ação Praia de Paulista (Dia Mundial sem Carro, 22 set. 2012) iluminaram novas possibilidades de ocupação do espaço, mas não tiveram tração suficiente para sustentar o movimento em prol da Paulista aberta aos domingos naquelas ocasiões.

Um tempo depois, em agosto de 2014, SampaPé! e Minha Sampa unem-se, para iniciar uma nova mobilização, iniciada na plataforma digital *Panela de Pressão*. O uso da plataforma teve como objetivo consolidar subscrições de pedidos em prol da Paulista Aberta que chegavam diretamente ao prefeito e a seu chefe de gabinete, ao Secretário Municipal de Cultura e à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

Para impulsionar o engajamento, e ir além da pressão exercida pelos meios digitais, SampaPé! e Minha Sampa convidam outras organizações para ocupar física e simbolicamente a Avenida Paulista. Sob o tema “Se a Paulista fosse nossa”, essas ocupações acontecem nos 3 domingos do mês de setembro, conforme Quadro 02:

**Quadro 2 – Ocupações Se a Paulista Fosse Nossa, Setembro 2014**

07Set 2014	Vamos declarar a Independência da Paulista! Compareça ao ato que faremos para pedir uma Av. Paulista para os nossos pés!	<a href="http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/478/updates/59">http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/478/updates/59</a>
14Set 2014	Estamos reunindo um grupo de voluntários dispostos a se engajar na conquista de novas pressões.	<a href="http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/478/updates/61">http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/478/updates/61</a>
21Set 2014	Queremos iniciar as celebrações do Dia Mundial sem Carro com o primeiro fechamento parcial da Paulista, em caráter experimental.	<a href="http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/478/updates/63">http://paneladepressao.nossascidades.org/campaigns/478/updates/63</a>

As entidades convocam os paulistas a ocupar a frente do casarão Franco de Melo (situado na Av. Paulista, 1919) com cadeiras de praia, jogos e brincadeiras, uma simbologia de recuperação do espaço da Avenida pelas pessoas. Querem chamar atenção, com uma ruptura normalidade da metrópole que não costuma parar, e provocar afinidade com a causa, como se o espaço público pudesse ser “a segunda casa que descobrimos depois da infância nos nossos lares.” (ALVES, F., 2003, p. 7). Os idealizadores assim explicam a experiência:

Percebemos uma quebra na correria e no entendimento das ruas somente como lugar de passagem. Existe um choque... Quem são esses? E quando contamos os planos, elas se encantam, apoiam e contam experiências que tiveram quando eram crianças e fechava-se algumas quadras para possibilitar a brincadeira de rua” (SE ESTA RUA..., 20 set. 2014)

O movimento cresce em número de assinaturas e a oportunidade para apresentar a proposta da Paulista Aberta ao poder público surge após uma nova grande ocupação no Dia Mundial sem Carro, novamente em frente ao casarão na Avenida Paulista. SampaPé! e Minha Sampa conseguem um encontro com o Secretário dos Transportes durante sessão da São Paulo Aberta para conseguir

espaço para a pauta no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT)<sup>84</sup>, conforme notificado pela imprensa:

O secretário dos Transportes de São Paulo, Jilmar Tatto, se mostrou favorável ao projeto. Ele concorda com a demanda do coletivo – priorizar o transporte não motorizado e, aos domingos, fechar algumas vias para realizar o convívio social –, mas sugere que a proposta seja levada para o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito. “Quanto mais agentes esse debate envolver, mais chances da medida ficar para sempre”, diz Tatto. (DOMINGO PODE..., 09 dez. 2014)

A proposta, porém, não é bem acolhida no Conselho. Mais uma vez argumentam dificuldades técnicas relacionadas ao Termo de Ajuste de Conduta (TAC), e politicamente que a Prefeitura já vinha sendo pressionada por conta do novo plano cicloviário, assunto em destaque no debate público paulistano naquele momento, conforme abaixo:

Para viabilizar a ideia, o coletivo [SampaPé!] procurou a Prefeitura de São Paulo e explicou a proposta. De acordo com Letícia [Sampapé], o tema tem sido deixado de lado, pois o poder público avalia que já foi grande a polêmica causada pela construção da ciclovia na avenida (a ser inaugurada no próximo dia 5/1). Além disso, Prefeitura e Ministério Público firmaram um Termo de Ajuste de Conduta (TAC) que limita o fechamento da via a três momentos: a Parada Gay, a corrida de São Silvestre e a festa de virada do ano. Qualquer outro evento que feche a avenida obriga o poder público a pagar uma multa ao MP. (DOMINGO PODE..., 09 dez. 2014)

Embora o debate em torno do plano cicloviário e das obras da ciclovia na Avenida Paulista tenha adiado o projeto da Paulista Aberta, é ele também que acaba por viabilizar a implementação do piloto do projeto, como veremos a seguir.

### **4.3. Implementação do programa**

O investimento na política cicloviária defendida pela gestão Haddad é acompanhada por investimentos em faixas exclusivas de ônibus e por medidas de redução de velocidade viária, o que recrudescer o debate sobre a distribuição do

---

<sup>84</sup> O CMTT foi criado em julho de 2013, uma resposta aos protestos pela tarifa do transporte público. É uma instância consultiva, vinculada à Secretaria de Transportes, destinada a garantir a participação social na proposição de diretrizes e formulação de políticas públicas municipais relacionadas à mobilidade urbana.

espaço das ruas entre os modos de transporte, visando maior equidade no uso das ruas. Vale lembrar que aproximadamente 80% do sistema viário são ocupados por automóveis, responsáveis por cerca de 30% das viagens diárias, e a mobilidade a pé responsável por outros 30% das viagens diárias. (METRÔ, 2017).

O artigo a seguir ilustra o teor dos conflitos:

Em junho do ano passado [2014], o prefeito Fernando Haddad anunciou o mais ambicioso plano de ciclovias da história da cidade ao prometer 400 quilômetros de faixas exclusivas para bicicletas até o fim de 2015. [...] O projeto mais importante do gênero começará a sair do papel nesta segunda [5 de janeiro 2015]. O projeto está sendo festejado por todos os que defendem a bicicleta como meio de transporte viável numa metrópole na qual o trânsito rouba perto de três horas do dia de seus moradores. Por outro lado, os motoristas terão de conviver com seis meses de obras em uma região já saturada de congestionamentos.[...] A forma com que a prefeitura vem viabilizando a multiplicação de ciclovias tem sido bastante discutida. (OS DETALHES ..., 02 jan. 2015)

Nesse contexto, ao incidir politicamente para a abertura da Avenida Paulista aos domingos, a sociedade civil organizada fortalece a inserção do pensamento pedestre no planejamento e discurso da Prefeitura, conforme observamos na resposta dada pelo Prefeito sobre os testes da inauguração da ciclovia na avenida:

“É uma tendência internacional de grandes cidades reservarem espaços públicos para que pedestres e ciclistas se encontrem, para que haja uma maior aproximação entre as pessoas. Não só em parques, mas também em vias”, afirmou Haddad, citando como exemplo a Times Square, em Nova York, com trechos fechados desde 2009. (PREFEITURA ESTUDA ..., 16 jun. 2015)

O exemplo citado pelo Prefeito, Times Square em Nova York, corresponde ao Plano NYC<sup>85</sup>, um dos programas analisados por Jan Gehl como referência de estímulo à maior versatilidade na vida urbana. Nessa região, automóveis foram retirados para criação de áreas livres e áreas de permanência para “permitir mais opções para recreação e lazer como complemento à ampla e obrigatória circulação de pedestres” (GEHL, 2015, p. 21).

---

85 The City of New York and Mayor Michael R. Bloomberg, Plan NYC: A Greener, Greater New York.

Surgem, assim, na prefeitura novos estudos sobre uma possível abertura da Avenida Paulista aos domingos, conforme noticiado:

“Há estudos sendo feitos nessa direção (de fechar em definitivo). Mas não temos ainda uma decisão tomada”, disse o prefeito. Já Tatto explicou que, caso a Prefeitura decida pelo fechamento definitivo da Paulista aos domingos, o cruzamento com a Brigadeiro Luís Antônio não será bloqueado. “Uma recomendação que fizemos é que não feche o cruzamento por causa dos ônibus. O motorista do carro desvia, pega as Avenidas 23 de Maio e Brasil”, afirmou o secretário. [...] Estamos vendo como vamos recepcionar a quantidade de ciclistas que estão mobilizados para isso. Tem muita gente que vai chegar na Paulista de bicicleta e a ciclofaixa não vai dar conta do público previsto. Estamos estudando como recebê-los, porque a segurança é importante”, afirmou Haddad. (PREFEITURA DE, 16 jun. 2015)

A inauguração da ciclovia acontece no domingo, dia 28 de junho de 2015. A nova via exclusiva para bicicletas – com 2,7 quilômetros de extensão, da Praça Oswaldo Cruz à Avenida Angélica, foi acompanhada pelo fechamento da Avenida Paulista aos carros e aberta às pessoas a partir das 10h, permanecendo assim até as 17h, entre os trechos da Praça do Ciclista e Avenida Brigadeiro Luis Antonio .

O “veto ao carros” (PREFEITURA ABRE..., 28 jun. 2015) e a prioridade ao pedestre ganham destaque na mídia, conforme observamos a seguir (grifos nossos):

“Isso aqui não é uma política partidária, não é uma política de governo. **É uma política [pública]** que deveria ser abraçada por todos os partidos, por todos os governos, **para que pedestres e ciclistas tivessem o seu espaço garantido, além do transporte público. É importante para a cidade também pelo simbolismo.** O principal cartão postal da América Latina agora tem um marco, que é a malha cicloviária” (CICLOVIA DA..., 29 jun. 2015)

Em entrevista ao Estado, o secretário municipal de Transportes, Jilmar Tatto, disse que o “desejo” da gestão Fernando Haddad (PT) “é fazer com que a Paulista seja aberta para o pedestre todos os domingos”, criando uma espécie de “Parque Paulista” - a exemplo do que ocorre com o Elevado Costa e Silva, o Minhocão. [...] A vocação da Paulista é menos ‘rodoviarista’, menos para o carro, mais para o pedestre, para o transporte não motorizado e o transporte público”, diz... (PREFEITURA ABRE..., 28 jun. 2015)

Fechamento da Paulista não impactou trânsito no domingo, diz CET. “O que apresentamos ao Conselho da Cidade foi dizer que **é perfeitamente possível compartilhar, abrir a Paulista para pedestres**”, disse Tatto. (FECHAMENTO DA..., 01 jul. 2015)

A reação do Ministério Público do Estado (MPE) é imediata, baseada no Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), que abre inquérito técnico e ameaça a Prefeitura com multa diária “a cada vez que a Paulista fechar”. (MP PODE, 25 ago. 2015). Rachel Rolnik traz uma análise precisa sobre o fato, uma referência ao paradigma da predestinação automobilística das ruas, que insiste em se impor:

”A pérola da nota do MP é a afirmação de que a Avenida Paulista foi “concebida e construída para a circulação de veículos”, como se algum espaço da cidade pudesse ter uma predestinação, uma espécie de “vocação” inexorável para um determinado uso ou forma de circulação, independente e acima das dinâmicas sociais, econ micas e culturais que transformam permanentemente as cidades, gerando novos usos e sentidos. (ROLNIK, 2015).

A Prefeitura, porém, não se intimida com a ameaça de multa do Poder Público. Com o parecer favorável de sua equipe técnica para a possibilidade de fechar o trânsito da avenida todos os domingos, no dia 23 de agosto, a via é novamente aberta para as pessoas, dessa vez das 10h30 às 17h30, entre a Rua da Consolação e Praça Oswaldo Cruz, para a inauguração de um novo trecho de ciclovia na Avenida Bernardino de Campos, conectada   da Paulista, conforme Figura 69.

**Figura 69 - Avenida Paulista aberta para as pessoas e fechada para os carros**



Fonte: Márcio Fernandes/OES. <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/08/ciclovia-e-inaugurada-e-avenida-paulista-e-bloqueada-informa-cet.html>>. Acesso em: 21 fev. 2021



Em sua defesa, a Prefeitura alega que a abertura da Avenida Paulista para os pedestres não é um evento, mas sim uma política pública. Em declaração para a Exame online, o Prefeito reafirma (grifos nossos):

Nosso entendimento é que o TAC não se aplica a esse programa, porque nós não estamos autorizando um evento, **estamos adotando uma política pública prevista no Plano Nacional de Mobilidade de 2012**", afirmou o prefeito. [...] "O evento, por definição, restringe a ocupação para aquela determinada atividade. **Estamos abrindo a avenida para todo mundo usufruir.**" (PARA HADDAD..., 16 out. 2015)

A Prefeitura, portanto, trabalha com a ideia da abertura da Avenida Paulista aos domingos como política pública permanente, não como evento privado. Argumenta que sua adoção está em linha com as diretrizes políticas estabelecidas pelo PNMU (BRASIL, 2012), com as discussões presentes no PlanMob/SP (SÃO PAULO, 2015), e que favorece o cumprimento do Plano de Metas elaborado pela Prefeitura para a gestão 2013-2016. A Prefeitura compromete-se, ainda, a realizar estudos baseados em dados dos hospitais, clubes e condomínios da região da Paulista para validar opiniões e impactos. (NOVA CICLOVIA..., 23 ago. 2015). Todas essas declarações são sinalizações importantes na medida em que contribuem para a efetiva análise e avaliação da política pública praticada, informando o necessário debate político. (ALVIM; CASTRO, 2010).

No próximo subcapítulo, analisaremos a reação ao programa e a possibilidade de mais vias da cidade serem interditadas aos domingos para lazer em cada subprefeitura. (NOVA CICLOVIA..., 23 ago. 2015).

#### **4.4. Análises pós implementação**

A inauguração da ciclovia na Avenida Paulista viabiliza o primeiro teste para a abertura da Avenida aos pedestres, e com ele a oportunidade para coleta de evidências que corroborassem com o projeto Paulista Aberta.

Para tanto, a organização da sociedade civil Cidade Ativa instalou painéis interativos na calçada em frente ao casarão Franco de Melo (o mesmo que havia sido alvo de ocupação em 2012) com o objetivo de reunir, de forma espontânea,

opiniões e informações diversas sobre os indivíduos que frequentam o local. A alta adesão à pesquisa no dia do evento estimulou a sua replicação em outros dias da semana, buscando atrair novos perfis de pessoas com opiniões diversas para, então, compará-las. A Figura 70 mostra as pessoas interagindo com um dos painéis interativos dispostos na avenida:

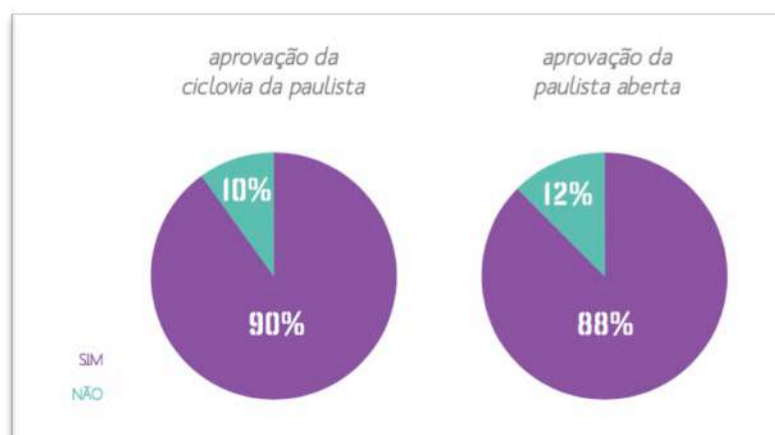
**Figura 70 - Painel interativo durante a pesquisa na Avenida Paulista**



Fonte: [https://cidadeativa.org/wp-content/uploads/2017/10/CA\\_Relatorio\\_PaulistaAberta.pdf](https://cidadeativa.org/wp-content/uploads/2017/10/CA_Relatorio_PaulistaAberta.pdf). Acesso em: 20 jan. 2021

Como resultado da pesquisa realizada pela Cidade Ativa, 88% das pessoas se mostraram favoráveis à abertura da Paulista aos domingos, conforme Figura 71.

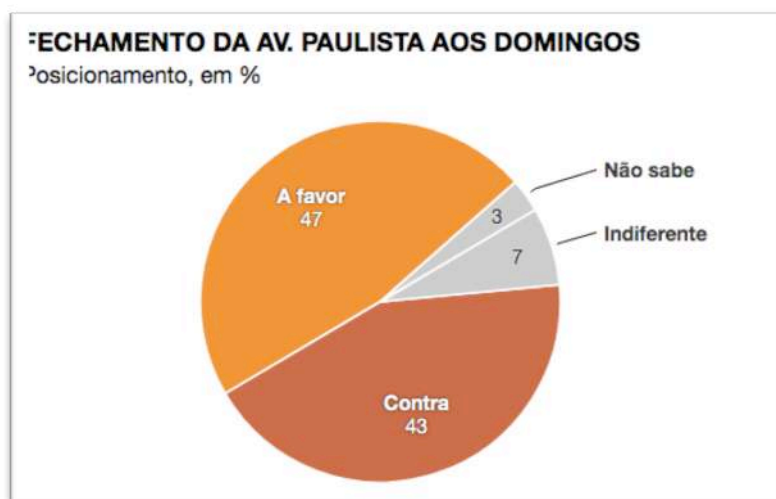
**Figura 71 - Resultado da pesquisa sobre a aprovação da Paulista Aberta, realizada pela Cidade Ativa, 2015**



Fonte: Relatório Paulista Aberta, 2015, p.10. Disponível em: <https://cidadeativa.org/iniciativa/leituras-urbanas/paulista-aberta/>. Acesso: 13 mar. 2021.

Porém, a pesquisa realizada pelo Datafolha nos dias 28 e 29 de junho, aponta para a divisão de opiniões sobre transformar a Avenida Paulista em uma via apenas de lazer todos os domingos, conforme Figura 72:

**Figura 72 - Resultado da pesquisa sobre a aprovação da Paulista Aberta, realizada pelo Datafolha, 2015**



Fonte: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/11/1701269-fechamento-da-paulista-e-reducao-de-velocidade-dividem-paulistanos.shtml>>. Acesso 13 mar. 2021

A pesquisa Datafolha também aponta para taxas de aprovação maiores entre pessoas com menor renda familiar: “As mais altas taxas de aprovação estão entre os mais pobres (renda familiar de até dois salários mínimos) e menos escolarizadas (ensino fundamental). Já a maior rejeição (53%) está entre aqueles que ganham mais de cinco salários mínimos” (FECHAMENTO DA..., 02 nov. 2015).

O mesmo Datafolha realiza nova pesquisa 7 meses após recorrentes aberturas da Paulista aos domingos pra pedestres. Desta vez, entrevista moradores da região, sendo que 75% deles afirmaram já ter frequentado a Paulista aberta à pessoas aos domingos. Dessa vez, os resultados apontam em outra direção:

A maioria dos moradores da região da Paulista é favorável à abertura: seis em cada dez (61%) declararam ser favoráveis ao fechamento, 35% são contrários, 3% são indiferentes e 1% não respondeu. Três em cada quatro moradores da região da Paulista (75%) já foram pelo menos uma vez à Av. Paulista fechada aos domingos. Desses, 30% declararam terem ido de uma a três vezes, 24% de quatro a seis vezes e 21% sete vezes ou mais. A média de visitas à Av. Paulista

fechada ficou em seis vezes. [...] Caminhar é a atividade mais comum dos visitantes que foram à Av. Paulista fechada para carros. Oito em cada dez (79%) entrevistados que já foram à Av. Paulista fechada declararam, espontaneamente, que praticaram caminhadas. Outras atividades menos citadas são: andar de bicicleta (31%), passear com a família e amigos (18%), tocar música (13%), passear com o cachorro (13%) e andar de skate (5%), entre outras menos citadas. Uma parcela de 3% declarou que foi a avenida e não praticou nenhuma atividade (DATAFOLHA, 22 fev. 2016).

As diferenças de resultados das pesquisas acima apontadas parecem estar relacionadas às metodologias adotadas: enquanto a Cidade Ativa utiliza painéis interativos *in locu* e coleta resposta de pessoas presentes no local, o Datafolha realiza chamadas telefônicas e, assim, acessa pessoas que muitas vezes não vivenciaram a experiência. Da mesma forma, meses depois, na nova pesquisa, o Datafolha atinge uma parcela considerável de pessoas que tiveram a oportunidade de frequentar o local ao menos uma vez.

A partir da análise do cenário acima, depreende-se que a forma como experimentamos o espaço construído e, conseqüentemente, como percebemos as relações estabelecidas entre o nosso corpo e o espaço, podem mudar substancialmente o valor que atribuímos a ele. De fato, é na dimensão do vivido e das práticas sociais que os espaços públicos urbanos são fundados e adquirem significado social (LEFEBVRE, 2013). Daí a importância da promoção de cenários, ainda que efêmeros, para a construção de imaginários de cidades.

Retomando as avaliações de impacto da Paulista Aberta após o primeiro teste em conjunto com a inauguração da ciclovia (junho de 2015). Estudos técnicos da Companhia de Engenharia do Tráfego (CET), realizado com base em fotografias aéreas e na cronometragem de trajetos nos arredores, indicou que o fechamento da Avenida Paulista para os carros e abertura para as pessoas, não causaram transtornos ao trânsito da região. (FECHAMENTO DA..., 01 jul. 2015). Também os hospitais da Paulista 'autorizam' o fechamento da avenida aos domingos, é o que incida um pesquisa onde a maioria dos hospitais da região afirmam não se opor ao fechamento da via para carros aos domingos (HOSPITAIS DA..., 23 jul. 2015).

A não oposição dos técnicos da CET e dos hospitais ajuda a sustentar a posição da Prefeitura para realizar do segundo teste de abertura da Paulista (agosto de 2015), apesar das reclamações judicializadas pela Associação Paulista Viva e Ministério Público, conforme visto no subcapítulo anterior (4.3.).

Em paralelo, as organizações SampaPé! e MinhaSampa mobilizam-se mais uma vez através das redes sociais, desta vez para realizar uma caminhada entre a Praça do Ciclista e o Parque Trianon, durante a Virada Sustentável<sup>86</sup>. A chamada acaba ganhando corpo também na grande mídia, como vemos na Figura 73:

**Figura 73 - Matéria veiculada no Jornal Estado de São Paulo, Caderno Metrópole, 29 de Agosto de 2015**



Fonte: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20150829-44510-nac-23-mrt-a24-not>>. Acesso em: 20 fev. 2021

<sup>86</sup> Virada Sustentável 2015 aconteceu entre os dias 27 e 30 de agosto em diferentes locais da Grande São Paulo. É um festival anual que aborda temas relacionados à sustentabilidade de forma lúdica e criativa. Realizado no Brasil, acontece várias cidades com o objetivo de promover a cultura sustentável. Fonte: <<http://viradasustentavel.com>>. Acesso em: 21 jan. 2021

O coordenador de mobilizações da Minha Sampa faz uma importante declaração à imprensa (grifo nosso):

“[...] o objetivo é mostrar que **a abertura da Paulista é uma demanda da sociedade civil e que a ideia nasceu da população, e não da Prefeitura de São Paulo**. Desde 2014, junto com a SampaPé, estamos negociando e conversando com a Prefeitura. Não é uma proposta que vem da Prefeitura, nem é uma ideia que nasceu do nada e sequer é marqueteira”, disse Coelho. “Somos apartidários, mas defendemos uma cidade mais viva, que seja mais para as pessoas. **O pedestre precisa ter mais espaço, voz e vez**”, defende. [...] Queremos o fechamento de uma das vias da Paulista aos domingos para a criação de **um grande calçadão de lazer, permitindo que todos os paulistanos usufruam desse espaço**. [...] (GRUPOS FAVORÁVEIS..., 28 ago. 2015)

Na mesma reportagem, ele ainda direciona a pressão ao Ministério Público:

A ideia é pressionar, totalmente. Pressionar a Prefeitura e, em especial, mostrar ao Ministério Público que isso é um pedido das pessoas, e não uma invenção do Executivo. **Tem gente que quer a Paulista morta. O pedestre na Paulista significa uma Paulista realmente viva**. [...] Solicitamos que o MPE-SP atualize a interpretação do TAC acima citado, levando em conta que seu texto está anacrônico em relação às novas visões de cidade e do uso do espaço público vigentes hoje na sociedade civil”. As entidades reconhecem o papel do Poder Judiciário “nos freios e contrapesos da democracia”, mas defendem que os órgãos da Justiça “não devem subjugar a vontade da população”. (GRUPOS FAVORÁVEIS..., 28 ago. 2015)

Entendendo a importância da coleta de dados para as argumentações em prol da Paulista Aberta, SampaPé! e MinhaSampa aproveitam a ocasião da caminhada para realizar uma pesquisa com os comerciantes da região. A pesquisa mostrou que, dentre os entrevistados, 50% são favoráveis à abertura para pedestres, 25% deles são contra o fechamento da via para carros aos domingos e 25% se disseram indiferentes à proposta (ENTRE OS COMERCIANTES..., 02 set. 2015). Embora sem um rigor metodológico aprofundado, o resultado apresenta-se como mais um indício de que a Paulista Aberta tinha mais adeptos do que detratores.

Por fim, no dia 04 de setembro, é anunciado o acordo entre a prefeitura e o Ministério Público de São Paulo (MPSP), que previa, dentre outros requerimentos, a

realização de audiências públicas para ouvir a opinião da sociedade e a extensão da proposta para outras regiões da cidade:

A Prefeitura de São Paulo e o Ministério Público Estadual fecharam nesta sexta-feira (4) um acordo para permitir a abertura da Avenida Paulista exclusivamente a pedestres e ciclistas aos domingos. O acordo prevê que, antes do fechamento aos carros, sejam realizadas audiências públicas para ouvir a opinião da sociedade. [...] Em nota, a Prefeitura informou que o Ministério Público se manifestou favoravelmente à abertura da Avenida Paulista para ciclistas e pedestres aos domingos e sugeriu que a medida seja estendida para vias da periferia (PREFEITURA E MP..., 04 set. 2015)

A Prefeitura inicia o processo determinados pelo Ministério Público Estadual, incluindo audiências e estudos e, pouco mais de um mês depois, no dia 15 de outubro, anuncia a abertura da Paulista para as pessoas todos os domingos:

A Avenida Paulista será fechada para veículos e aberta para pedestres e ciclistas todos os domingos, das 9h às 17h. A medida passa a valer já no próximo domingo (18). [...] A Prefeitura avaliou que, nos dois testes já realizados, não houve impacto significativo para o trânsito. O fechamento para veículos já tinha ocorrido no dia 28 de junho, para a inauguração da ciclovia da avenida, e em 23 de agosto, para a inauguração da ciclovia da Avenida Bernardino de Campos, continuação da Paulista na região do Paraíso. A administração também realizou audiências públicas para discutir o fechamento da Paulista para carros. Segundo a Prefeitura de São Paulo, o acesso dos moradores locais às suas residências será garantido, além do acesso a todos os hospitais da região. "Os moradores serão acompanhados por agentes da CET até a primeira esquina onde possa haver a conversão e terão que respeitar a velocidade máxima de 10 km/h", segundo a administração. Com relação aos hospitais, a maioria dos acessos será por ruas transversais, e no caso do Santa Catarina e do Clube Homs, haverá faixa de acesso exclusiva. "A operação será planejada e sinalizada para garantir a segurança de todos que forem ao local, além da fluidez do trânsito na região", diz a prefeitura. (AVENIDA PAULISTA..., 15 out. 2015)

Mais uma vez, o Ministério Público Estadual se manifesta em uma nota à imprensa, na qual insiste na recomendação a não abertura da Paulista, alegando que a população não foi ouvida. Apesar das audiências que estavam ocorrendo, a falta de estudos sobre impactos – apesar dos testes, e retomando o TAC – contra o qual a Prefeitura insiste em que se trata de política pública, e não de evento. Ao final

da nota, a promotoria coloca-se à disposição para avaliar e discutir alternativas que, segundo ela, “não implique em medidas extremas e radicais” (MPSP, 15 out. 2015).

As opiniões também estão divididas, como mostra a matéria publicada na Exame Online (PARA HADDAD..., 16 out. 2015):

O presidente da Comissão de Trânsito da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Maurício Januzzi, afirma ser contrário ao fechamento. “Há um acordo em relação ao fechamento dessa avenida. É uma via que tem muitos hospitais, acho complicado negar o acesso. Além disso, há várias áreas de lazer na Paulista, como parques e a própria ciclovia. Acredito que seja suficiente para o lazer”, afirma. “Tecnicamente, sou contrário a esse fechamento.”

[...] dez hospitais localizados na região da Paulista. Cinco – 9 de Julho, Hospital Igesp, Emílio Ribas, Sírio-Libanês e Santa Catarina – informaram que não serão afetados pela resolução. Os demais não responderam.

Quem trabalha nas redondezas comemora a decisão. O comerciante Luiz Otavio Montesanti, de 66 anos, dono de um bar e restaurante na esquina da Paulista com a Alameda Casa Branca, diz ser favorável ao fechamento para carros. “Não acho ruim, porque muita gente vem para cá e toma suco, cerveja. Como tenho cadeiras na calçada, eles podem sentar para almoçar. E aqui ninguém vem de carro.”

Moradores, no entanto, gostariam de outra solução. O escriturário Marcelo Alonso, de 41 anos, que mora em uma rua paralela à avenida, diz ser contra o fechamento. “Eles poderiam reverter o trânsito em um dos lados para não atrapalhar quem precisa passar de carro por lá”, afirmou. Como já conhece a região, Alonso diz que está “acostumado” a fazer outras rotas.

Este conflito entre Poder Público e MPSP, pautado pela observação de usos e ocupações do espaço público por diferentes atores, denota a existência de dois grupos distintos: aquele formado pelas elites econômicas, de caráter ideológico predominantemente burguês, representados aqui pelas Associação Paulista Aberta, OAB, entre outras entidades de classe, que recebem suporte do Ministério Público e que agarram-se às normas do espaço concebido; e aquele formado pelos representantes populares, organizados em movimentos sociais, com sua base calcada no cotidiano popular, no espaço vivido. Porém, diferente dos conceitos de esfera pública “oficial” e “popular” (QUEIROGA, 2012, p. 54), parece estabelecer-se um novo arranjo de reconhecimento e composição.



De qualquer modo, diante dos argumentos pouco consistentes do Ministério Público – uma narrativa baseada na “lógica do receio, diante da qual nada deve mudar porque não há, de antemão, não há elementos que comprovem o benefício” (COMO ANDA, 2020, p. 91) , a Prefeitura não se intimida e oficializa a abertura da Avenida Paulista aos domingos a partir do dia 18 de outubro de 2015.

### **Inspiração para outras iniciativas**

Por indicação do Ministério Público, o Programa Paulista Aberta deveria ser implementado em outras áreas da cidade com o intuito de criar novas ruas de lazer aos domingos, especialmente nas periferias da cidade. A Prefeitura pretendia ampliar a iniciativa para outros bairros da cidade a partir da realização de 32 audiências públicas, uma em cada subprefeitura, valendo-se dos termos da lei da PNMU (BRASIL, 2012).

Assim, um ano depois dos primeiros testes, o fechamento da Paulista para carros e abertura para as pessoas é oficializado e a iniciativa Paulista Aberta passa a integrar o Programa Ruas Abertas, oficializado pelo Decreto 57.086/16 (SÃO PAULO, 2016), prevendo a abertura de outras 25 vias, dentre elas, a Avenida Sumaré, na Zona Oeste da cidade. O decreto propõe, ainda, a formação de um comitê em conjunto com as organizações da sociedade civil com o objetivo de zelar pela continuidade do projeto, conforme divulgado na imprensa:

Temendo recuos de futuras administrações, neste sábado, 25, ele regulamentou no *Diário Oficial da Cidade* a proposta via decreto e criou um comitê de monitoramento com organizações da sociedade civil. O fechamento da via é apoiado por diversos setores, mas ainda é criticado por moradores.

Até o fim do ano, esse comitê ainda será responsável por consolidar a abertura de pelo menos um viário nas 32 subprefeituras. Paralelamente, a base do prefeito na Câmara Municipal se articula para aprovar, nesta semana, um projeto de lei que oficializa o Ruas Abertas. (FECHAMENTO DA..., 25 jun. 2016).

De fato, os conflitos de interesses e as disputas entre os diferentes grupos não cessam apenas com o enunciado da política pública. O poder público continua tendo que responder quando interrogado, ainda que por movimentos sociais autônomos. (KATO, ZIONE, BRUNA, 2010).

Ao anunciar que o programa Ruas Abertas deveria ser organizado junto com a sociedade, o poder público convoca a população a participa da construção do espaço vivido. “As ruas, que ficarão fechadas para veículos, poderão ter venda de comida e bebidas, patrocínio e programação esportiva, cultural e artística” (PROJETO RUAS ABERTAS..., 04 jul. 2016), ou seja, o uso e apropriação dos espaços públicos pela população e os níveis de organização e comprometimento locais importam.

Algumas aberturas de ruas foram bem sucedidas, como, por exemplo, a rua Koshun Takara, na zona norte a cidade. “A comunidade teve que abraçar a ideia. Foram 3 audiências públicas e três meses de testes fechando a avenida, até que finalmente ela passou a ser aberta todos os domingos e virou orgulho para a vizinhança.” (PROJETO RUAS ABERTAS..., 04 jul. 2016). Neste caso, as pessoas da comunidade se envolveram diretamente nas discussões sobre o projeto, e passaram a oferecer atividades que partiram de ideias da própria população local, Como consequência, os moradores declaram que a rua aberta é sinônimo de prazer, e de acesso à cultura e a uma liberdade que antes ali não existia, principalmente para as crianças, como ilustra a imagem a seguir (Figura 74):

**Figura 74 – Rua Koshun Takara, Rua Aberta no Jardim Peri Peri, Zona Norte de São Paulo**



Fonte: <<https://globoplay.globo.com/v/5138398/>>

A consolidação prática e efetiva das políticas públicas, porém, precisa transcender casos de sucesso isolados, e depende da demanda popular e de pressões internas. Ana Carolina Nunes, colaboradora da Cidadeapé, que participou da movimentação pela Paulista Aberta e do seu Comitê Gestor comenta os rumos da iniciativa no depoimento colhido para a publicação *Andar a pé eu vou*:

Com o Ruas Abertas, o processo foi atropelado, sem a preocupação de ser de fato participativo, com a CET sugerindo ruas onde o projeto não atrapalhasse o trânsito. Foi um processo para dar vazão a uma demanda que não era da população, mas do MPE, e deu no que deu. Perdemos a oportunidade de construir um programa que estaria aí até hoje. Depois que foi publicado o decreto, conversamos muito sobre como fazer as ruas abertas darem certo em outras regiões. No segundo semestre de 2016, falamos discretamente a prefeitura, sem usar instrumentos de pressão, mas não ajudou — só na Paulista que a CET melhorou muito a operação a partir das nossas contribuições. Percebemos que o problema era a Secretaria de Coordenação das Subprefeituras e que era ano eleitoral. Alguns subprefeitos estavam sabotando o programa. Tinha muita gente sem competência envolvida. Acredito que acharam que era uma pedreira muito grande e que não valia o esforço. Depois que o prefeito perdeu a reeleição, o projeto foi se dissolvendo, porque não estavam mais interessados em consolidar o programa. (COMO ANDA, 2020, p. 101)

Nesse sentido, o Laboratório de Mobilidade dentro do processo de aprendizagem da Escola de Ativismo, realiza um novo levantamento sobre os resultados do programa, dessa vez visitando todas as ruas abertas em atividade (COMO ANDA, 2020). Como produto dessa investida, um relatório apontava críticas e sugestões para a melhoria do projeto, e foi entregue em mãos para o prefeito junto com a proposta de oficialização do programa.

Como consequência desse movimento, a Lei nº 16.607/16 (SÃO PAULO, 2016) é sancionada para tornar permanente o programa municipal Ruas Abertas, que também institui os programas *Ruas de Lazer e Cultura*<sup>87</sup>, as *Vagas Vivas*<sup>88</sup> e as

---

<sup>87</sup> Ruas de Lazer funcionam aos domingos e feriados das 10h às 16h. Durante esse período, as ruas são interditadas para o trânsito de automóveis e liberadas para a convivência e lazer dos moradores das imediações. De acordo com a lei, os materiais que sinalizam e bloqueiam as vias devem ser fornecidos pelo município. Também não é permitida a utilização de aparelhos sonoros instalados em veículos automotores que estejam estacionados.

<sup>88</sup> Também conhecidas como Parklets, as Vagas Vivas são uma extensão das calçadas construídas sobre vagas de estacionamento em vias públicas. Pela lei, esse tipo de equipamento pode ser

*Ruas 24 Horas*<sup>89</sup>, soluções que ocupam o espaço dos carros em favor do pedestres, ampliando, assim os espaços públicos para oferecer mais opções de lazer, convivência e recreação para a população. (PREFEITURA INSTITUI..., 29 nov. 2016). A lei, porém, segue sem regulamentação até a presente data. A Paulista Aberta funciona pela operação da CET e da subprefeitura da Sé – que tem a gestão do espaço, e o programa Ruas Abertas foi sendo esvaziado, como apontava a reportagem da Folha de São Paulo já em 2017:

[...] parte dessas vias, em regiões distintas (zonas norte, oeste e central), não tem mais sido aberta para pedestres e fechada para carros aos domingos e feriados. Em alguns casos, a ação tem sido feita de forma intermitente – a avenida Sumaré, em Pinheiros (zona oeste), por exemplo, esteve liberada para veículos nos últimos dois domingos. Em outros, a suspensão já atinge um mês. (DORIA ESVAZIA..., 12 mai. 2017)

Desse cenário, apreende-se que a construção e consolidação das políticas públicas dependem de arranjos institucionais que estabeleçam linhas de ação efetiva, que por sua vez precisam ter seus processos avaliados por um monitoramento contínuo, legitimados por atores sociais diversos e não só aqueles envolvidos.

#### **4.5. Considerações sobre o capítulo 4**

A vida pública na Avenida Paulista sempre foi pujante e sua popularidade permaneceu intacta ao longo do tempo, sinalizando que os gestores públicos podem tomá-la por modelo de boas práticas de planejamento urbano porque as pessoas a reconhecem como lugar de experiência e de encontro. Como exemplo de centralidade de uma cidade contemporânea industrializada, favorecer o uso do seu espaço público constitui uma das medidas atuais mais importantes para o seu êxito. (ALVES, F., 2003).

---

implantado em ruas que tenham a velocidade máxima de 40 km/h e que não apresentem trânsito intenso de veículos.

<sup>89</sup> Ruas 24 horas são as vias com permissão para o funcionamento ininterrupto de atividades esportivas, de recreação, culturais e comerciais, inclusive aos sábados e feriados, preferencialmente das 22h às 5h.

Ainda que com ampla acessibilidade proporcionada pelos transportes públicos, presença de calçadas generosas e traçado a favor do pedestre, as grandes mudanças nas vias de circulação da Avenida sempre estiveram pautadas pelo planejamento urbano que privilegia a fruição e a velocidade do automóvel e que recebe tratamento excepcional com projetos e investimentos significativos. (ZIONI; VOLIA, 2015). Assim, em linha com Abrahão (2011, p. 78), podemos nos perguntar: quais as possibilidades de ressignificar o seu espaço público ao inverter essa lógica, e como os “atributos fundadores do conceito abrangente de espaço público, como por exemplo, espaço de permanência e espaço de convivência” manifestam-se atualmente no espaço público da Avenida Paulista?

O movimento Paulista Aberta e Programa Ruas Abertas, gestado pelas organizações da sociedade civil, parece poder nos dar esta resposta. Um programa premiado – vencedor na categoria urbanidade, dentro da área de arquitetura 60ª edição do Prêmio APCA<sup>90</sup>, concedido pela Associação Paulista de Críticos de Arte (PRÊMIO APCA..., 05 dez. 2016) e oficializado pela Lei 16.607/16 (SÃO PAULO, 2016) para incentivar a ocupação dos espaços públicos em três modalidades: Ruas de Cultura e Lazer, Ruas 24 Horas e Vagas Vivas, onde podem ocorrer manifestações artísticas, culturais e esportivas. Sua execução e aprimoramento são um compromisso do poder público com a sociedade civil.

Para tanto, dependem de processos efetivos de avaliação e acompanhamento de políticas públicas efetivos. Segundo Alvim e Castro (2010, p. 9):

Em relação às políticas públicas, as mudanças ocorrem tanto no sentido de sua racionalização para alcançar com maior eficiência em relação ao emprego de recursos perante a obtenção de resultados, como no sentido de sua eficácia, ou seja, seu melhor desempenho em relação aos objetivos almejados. A legitimidade, a duração e a efetividade social das políticas são outras tantas questões que se colocam tanto do ponto de vista social como do ponto de vista político.

---

<sup>90</sup> Prêmio APCA é um prêmio brasileiro criado em 1956 pela Associação Paulista de Críticos Teatrais (atual Associação Paulista de Críticos de Arte) com foco em doze áreas culturais: Arquitetura, artes visuais, cinema, dança, literatura, moda, música erudita, música popular, rádio, teatro, teatro infantil e televisão. É reconhecido como a mais tradicional premiação brasileira na área de cultura.

Desse modo, apenas com o entendimento e avaliação dos impactos da Paulista Aberta e do Programa Ruas Abertas nas relações socioespaciais e no ambiente urbano construído e apropriado será possível estabelecer a legitimidade social e contribuir para a eficácia e efetividade dessa política.

Em uma sociedade que pretende construir suas bases de forma democrática e com a participação social – seguindo os preceitos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade, os mecanismos de governança participativa são, muitas vezes, realizados por organizações da sociedade civil (CRUZ; PAULINO, 2019), reafirmando a relevância do “conhecimento da sociedade civil sobre si mesma” (ALVIM, CASTRO, 2010, p. 9).

Não por acaso, materiais relacionados aos resultados do Programa Paulista Aberta foram e continuam sendo produzidos, majoritariamente, por pessoas e organizações que defendem a mobilidade pedonal – tais como a recente pesquisa sobre a vitalidade urbana na Avenida Paulista, realizada pelo Laboratório de Mobilidade (LabMob) da Universidade Federal do Rio de Janeiro com as organizações ITDP Brasil, Bike Anjo e Corrida Amiga (CORRIDA AMIGA, 2019), e os Encontros #EmCasaComSesc (SESCSP, 2020), sobre os 5 anos de Paulista Aberta, promovido pelo Sesc Avenida Paulista de forma virtual em comemoração ao projeto e oferecido como alternativa à recomendação de ficar em casa durante a pandemia desencadeada pelo Covid-19. São produtos que, em última instância, buscam reconhecimento na esfera da administração pública, e que podem servir de suporte para a tomada de decisão, acompanhamento e controle da atuação pública pela sociedade (ALVIM, CASTRO, 2010).

A pressão e participação da sociedade para a execução deste e de outros programas, planos e projetos em prol da mobilidade ativa e do direito à cidade, bem como o monitoramento e exposição dos seus resultados é condição *sine qua non* para a legitimação de políticas públicas de valorização do pedestre por amplos setores da sociedade e, por consequência para a mudança de paradigma em direção à valorização do pensamento pedestre.

## **CAPÍTULO 5**

### **VALORIZAÇÃO DO PENSAMENTO PEDESTRE**

#### **5.1 Sistematização dos elementos de análise, sintetizados em quadro**

O espaço urbano, entendido por meio de sua constituição física e fluxos, é influenciado pelas transformações sociais globais, mas também por movimentos individuais e cotidianos e forças que sobre ele atuam e o estruturam (QUEIROGA, 2012). Assim, as ruas não são apenas resultado de mudanças sociais globalizadas, pois dependem das circunstâncias, do contexto social e normativo, e das relações diretas entre as pessoas e grupos que compõem a sociedade e sobre elas atuam. (JACOBS, 2011).

**Os casos das ruas Oscar Freire, Galvão Bueno e Avenida Paulista** nos ajudam a refletir sobre como a **relação mobilidade – espaço público** progride entre a possibilidade e a necessidade de deslocamentos e permanências, como também pela forma como a sociedade aborda as demandas coletivas emergentes. Trata-se de demandas organizadas no tempo-espaço onde os casos estão inseridos, mediadas tanto por condições anteriores quanto pelas visões de futuro da cidade, e que encontram resposta na formulação de políticas públicas.

Para consolidar as diferentes lógicas dessa formulação, destacando conflitos ou acomodações em cada tempo-espaço, e para ir além de especificidades locais ou do universalismo normativo, elaboramos a seguir uma matriz comparativa dos estudos de caso. Com base nas categorias de análise propostas, o conteúdo dos capítulos 2, 3 e 4 foi, assim, organizado no Quadro 3 e analisado a partir do cruzamento de dados e informações, ou seja, da série de elementos e funções para o espaço pedonal. Desse modo, é possível apontar semelhanças, diferenças, especificidades e evoluções na formulação das políticas públicas do sistema pedestre e suas consequências espaciais.

**Quadro 3 – Matriz analítica dos estudos de caso**

	<b>RUA OSCAR FREIRE</b>	<b>RUA GALVÃO BUENO</b>	<b>AVENIDA PAULISTA</b>
<b>Intervenção</b> entre início das discussões e implementação	<b>Programa de Intervenção em Ruas Comerciais</b> 2001- 2005	<b>Faixa Verde no Centro Aberto</b> 2014-2015	<b>Paulista Aberta</b> 2014-2016
<b>VISÃO GERAL</b>			
<b>Histórico da Região</b> (espaço)	Consolida-se como comércio de luxo. O pedestre é entendido como consumidor.  <i>“Uma área com comércio tão nobre não pode ter calçadas esburacadas para seus clientes”.</i>	Eixo central do bairro, importante para fluxos de deslocamentos diários, como também para o comércio e o turismo da região, gerando atividades de permanência.	Caracterizada desde sua concepção como uma grande esplanada, sempre atenta a questões de mobilidade urbana. Espaço ocupado e disputado entre a elite e o povo.
<b>Destaque para marcos legais e eventos</b>	2000 – Aceleração dos Meios Digitais 2010 – Fortalecimento das Redes 2013 - Jornadas de Junho		
	2001 – Estatuto da Cidade - bases para que a circulação e a mobilidade sejam pensadas como algo intrínseco à vida urbana (garantia acesso a bens e serviços).  2003 – Ministério das Cidades mobilidade urbana passa a ser pensada de forma sistêmica, priorizando os modos de transporte coletivo e os não motorizados  2007 (PL) e 2012 (Lei) Política Nacional de Mobilidade Urbana		
	2005 Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência	2008 – PEC  2013 - Programa de Metas  2014 – PDE  2015 - Plan Mob	



<b>CONCEPÇÃO E ORIGEM DO PROGRAMA</b>			
<b>Política Pública (PP)</b> – como a intervenção é definida	<b>Serviços e obras</b> necessárias à requalificação urbana com vistas ao desenvolvimento do <b>comércio</b> .	<b>Mais espaço</b> para o pedestre a partir da extensão da calçada – Faixa Verde, que também será apoio na criação de <b>ambiência</b> e atratividade para que as <b>pessoas</b> circulem mais, de forma segura e melhor.	<b>Abertura</b> do leito carroçável <b>para as pessoas</b> , justificada como política pública prevista no Plano Nacional de Mobilidade de 2012 e visando garantir o <b>direito à cidade</b> .
<b>O projeto de intervenção PP</b>	Foco na infraestrutura, com projeto de escritórios de arquitetura contratado pela Associação Comercial e aprovado pela Prefeitura.  Regulamenta cooperação entre iniciativa e prefeitura.	Prioriza uso e função do espaço pedonal, com articulação de diversas políticas públicas.  Desenvolvido pela SP Urbanismo, o projeto organiza o espaço com soluções para fluxos e permanências do pedestre.	As pessoas tem prioridade sobre os demais modais e ocupam o espaço público destinado aos veículos automotores.  Prefeitura viabiliza o acesso temporário, e a sociedade usa de forma espontânea.
<b>Motivação</b>	Qualificar o comércio de rua e outros interesses comuns da Prefeitura.  Necessidade de adequação às normas de acessibilidade.	Problema de saúde pública (quedas e atropelamentos).  Fortalecimento da pressão popular para resolução de conflitos carro x pedestre.	Com as redes sociais digitais, a pressão popular ganha força e alcance, consolidada nos movimentos ativistas.
		Diretrizes legais no âmbito nacional e municipal mais consolidadas.	
<b>Principais atores</b>	Associação Comercial e Prefeitura	Prefeitura com abertura para ouvir a sociedade.  Observação dos movimentos pedativistas.	Pressão dos movimentos pedativistas.  Prefeitura aberta à inovação.

<b>PROCESSOS DE ELABORAÇÃO E PROCESSOS PARTICIPATIVOS</b>			
<b>Elaboração</b>	<p>Diagnóstico é realizado pelo do escritório contratado – Vigliecca Arquitetos).</p> <p>Projeto desenvolvido em linha com as diretrizes do contratante – Associação Comercial.</p>	<p>Pesquisas prévias são desenvolvidas pela prefeitura a partir de metodologia centrada nas pessoas (consultoria Gehl Architects) definem rumos do projeto e coletam dados para análise pré e pós.</p>	<p>Em sintonia com a implantação da ciclovia, prefeitura define testes para a abertura da Paulista aos domingos, com a justificativa de acolher aumento do público que frequenta a região.</p>
<b>Contribuições dos atores</b>	<p>Ainda que o escritório de arquitetura (Vigliecca) traga no discurso um projeto voltado para as pessoas, não há participação da visão do usuário na sua concepção.</p> <p>O imaginário divulgado está sempre focado no atendimento ao comércio de luxo e às pessoas que a ele tem acesso.</p>	<p>Pressão midiática e da câmara municipal (vereador) diante problemas com ocupação do espaço viário por pessoas (que podem causar atropelamentos) e calçadas em mau estado de conservação.</p> <p>Processo participativo, liderado pela prefeitura a partir de convite a grupos de interesse. Engajamento nem sempre satisfatório no processo pois comerciantes decidem se manter afastados.</p>	<p>Mobilização via redes sociais de pedativistas, que materializam cenários de imaginários do que seria uma cidade que prioriza as pessoas.</p> <p>Sociedade civil pressiona Executivo e Legislativo: apresenta projetos, participa das discussões em fóruns de participação social.</p> <p>Processo acolhido pela prefeitura que entende consonância com os marcos legais da mobilidade urbana.</p>
<b>IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA</b>			
<b>Implementação</b>	<p>Preocupação com as estruturas fixas e definitivas do espaço pedonal, definidas a partir de diretrizes da associação de comerciantes.</p>	<p>Pilotos 1:1 supera complexidades técnicas, diminuir custos e facilitar tempo de implementação.</p> <p>Possibilitam testes antes da implantação definitiva.</p>	<p>Estruturas temporárias, flexíveis e resilientes. O mesmo espaço pode assumir diferentes funções conforme a necessidade.</p>

<b>ANÁLISES PÓS IMPLEMENTAÇÃO</b>			
<b>Resultados</b>	Mediados pela mídia a partir da percepção dos usuários sobre as novas estruturas disponíveis e dos resultados comerciais.	Resultados pós implementação colhidos com base na metodologia.	Pesquisas paralelas são realizadas pela Sociedade Civil e pela Prefeitura, tonando-se complementares.
<b>Pontos Positivos</b>	<p>Fonte de recurso importante para viabilizar reformas urbanas.</p> <p>Melhor infraestrutura do espaço pedonal.</p>	<p>Sociedade ouvida para desenvolvimento do projeto.</p> <p>Consolida categoria de permanência <i>sentado em banco</i>, antes inexistente.</p> <p>Valorização da região.</p> <p>Qualquer cidadão pode solicitar sua implantação se há um consenso mínimo na região.</p>	<p>Consolida espaço para a participação social (CTMP).</p> <p>Pesquisas de impacto e satisfação da sociedade civil complementam e embasam pesquisas e decisões da Prefeitura.</p> <p>Consolida datas comemorativas como ferramenta conscientização.</p>
<b>Pontos Negativos</b>	<p>Embora seja citada como referência, a infraestrutura proposta demanda alto investimento.</p> <p>A infraestrutura acaba por excluir determinados grupos que não se sentem convidados a frequentar o espaço.</p>	<p>Melhora sensível nas condições de circulação do pedestre, em especial nos dias úteis, mas ainda insuficiente nos finais de semana. Aponta necessidade de solução flexível.</p> <p>Resistência dos comerciantes, necessário melhorar engajamento desde a concepção do projeto.</p>	<p>Ainda que tenha sido criado um Comitê Gestor para organização da consequente política pública – Ruas Completas, parece haver resistência e boicote em algumas instâncias do poder público, o que impede a efetivação do processo de forma adequada.</p>
<b>Outras iniciativas</b>	Só seis, das 69 ruas para o Programa, foram entregues: João Cachoeira (Itaim-Bibi), Avanhandava (Bela Vista), Joaquim Nabuco (Brooklin), 25 de Março (centro), Benedito Andrade (Pirituba) e Oscar Freire (Jardins).	<p>Faixas verdes são adotadas em outras áreas da região e tronam-se base para a solução Ruas Completas.</p> <p>Atualmente apontada como solução no Manual de Desenho Urbano (2020).</p>	Lei nº 16.607/16 torna permanente o programa municipal Ruas Abertas e na mesma lei estabelece outras soluções, como as Ruas de Lazer e Cultura, Vagas Vivas e Ruas 24 Horas.

## 5.2. Análise - Significados compartilhados entre os casos

Cada caso estudado apresenta suas particularidades, potencializadas pelo seu tempo-espaço. Simplificadamente: na **Rua Oscar Freire** temos um projeto de intervenção nas calçadas, com foco na infraestrutura pedonal para o conforto na caminhada e que atender aos anseios do comércio local; na **Rua Galvão Bueno**, estende-se o espaço pedonal sobre o leito carroçável como forma de resolver conflitos entre pedestres e carros, aliada a mobiliário para facilitar descansos e permanências, e funciona como projeto piloto para eventuais modificações definitivas; já a iniciativa na **Avenida Paulista** explora sinalizações temporárias e flexíveis que abrem espaço para pessoas por algumas horas e em determinados dias, priorizando os pedestres em detrimento dos veículos motorizados no leito carroçável e favorecendo atividades de lazer promovidas pelos próprios usuários.

Essas soluções podem permanecer, transformar-se, ou até mesmo desaparecer com a dinâmica urbana, mas todas compõem o sistema pedestre e trazem consigo uma diversidade de elementos e de funções para o espaço pedonal. Nesse contexto, importa reconhecer a natureza híbrida entre materialidade e ação<sup>91</sup> (QUEIROGA, 2012) dos espaços pedonais para, assim, observar as especificidades de sua produção. Só assim é possível definir a potencialidade das experiências como solução para transformar o espaço urbano a favor do pedestre.

Ao refletir sobre cada estudo de caso a partir do quadro-síntese acima apresentado, por meio da indução, podemos raciocinar do particular para o geral em busca de indícios que se integram em uma rede mais ampla de significados (JACOBS, 2011) e que, por fim, formam os nós dessa rede de significação:

### Do espaço e pensamento pedestres

---

<sup>91</sup> “As formas espaciais constituem forma-conteúdo na medida em que a sociedade, por meio do seu sistema de ações lhes atribui, dinamicamente, seu significado. A análise integrada entre essas quatro categorias espaciais evita reducionismos formais, funcionais ou estruturais que impedem a compreensão do espaço em movimento enquanto totalidade.” (Queiroga, 2012, p. 57)

Para o Programa de Intervenção de Ruas Comerciais, a Prefeitura se alinha ao comércio, que por sua vez tem íntima relação ao espaço físico, “causa e efeito dos padrões espaciais existentes” (VARGAS, 2018, p. 29).

Na Oscar Freire, a estética do projeto é mercantil, o espaço pedonal assume contornos cenográficos subordinados à lógica do consumo comercial (LIPOVETSKY; SERROY, 2015), e as pessoas são meros coadjuvantes diante da infraestrutura material de um espaço público que serve à sofisticação. A região torna-se convidativa apenas aos que se encaixam no perfil de alto padrão exigido, excluindo das atividades de permanência e uso do espaço aqueles que não conseguem demonstrar um nível de consumo a altura dos custos locais.

Assim, o “imperativo do divertimento consumista” (LIPOVETSKY; SERROY, 2015, p. 319) transforma uso e a destinação do espaço urbano, ainda que todos os que circulam pela região sejam de alguma forma beneficiados – como por exemplo, pela melhoria na qualidade do piso das calçadas. O espaço concebido, baseado em um pensamento voltado ao pedestre idealizado por seus financiadores, e não fundamentado em sua vocação democrática, revela que a região da Oscar Freire passa a ser identificada como modelo a ser seguido, embora exemplo inatingível, comprovado por números concretos como vimos: só seis, das 69 ruas propostas para o Programa, foram entregues.

A procura inicial pelo Programa, liderada por atores privados de maior poder econômico, não é acompanhada pela capacidade de mobilização junto aos coletivos do setor do comércio, que não conseguem arcar com os altos investimentos demandados – por exemplo, para rede elétrica subterrânea, e não se mostram convencidos dos impactos de contrapartidas. As intervenções, por essa razão, acabam por resumir-se a reformas do piso das calçadas e algum mobiliário urbano.

A criação da Secretaria Municipal de Pessoa com Deficiência e a definição de Padronização do Passeio Público (ambos em 2005), intensificam ainda mais o viés de recuperação de calçadas. Embora impulsionem conquistas importantes em direção à garantia da acessibilidade, ao focar a discussão na forma e não no uso, limitam a abrangência da solução a questões técnicas, de desenho, e de

financiamento, deixando de lado a prática de ações participativas que poderiam considerar o uso do espaço pedonal por diferentes públicos.

Nesse sentido, na primeira década dos anos 2000, o Programa de Ruas Comerciais evolui para discussões em torno do sistema pedestre – como expresso nas iniciativas do 1º e 2º Seminários Paulistanos de Calçadas (2004 e 2009) e o Fórum Paulistano de Calçadas (2005), que endereçam questões projetuais, normas e responsabilidades de construção dos passeios públicos – como o Programa Passeio Livre ((2005) e o Plano Emergencial de Calçadas (2008), apenas tangenciando questões do uso do espaço pedonal enquanto espaço público.

Em contrapartida, vimos que em âmbito nacional, a mesma década é marcada pelas discussões sobre a Lei de Mobilidade Urbana, instituída em 2012 como Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU/2012). Com destaque para a prioridade dos modos não motorizados e do transporte público coletivo, gestão democrática, controle social do planejamento urbano e da avaliação da política de mobilidade, o governo brasileiro reconhece a necessidade de se pensar uma nova forma de viver na cidade, com mais qualidade de vida e mais acesso às oportunidades que a vida urbana oferece. A Lei de Mobilidade Urbana oferece a oportunidade para repensarmos as cidades de forma mais democrática e inclusiva, incluindo o acesso e uso dos seus espaços públicos.

Nesse contexto, quando em 2014 na Galvão Bueno o risco iminente do conflito entre corpos e carros é o gatilho disparador dos questionamentos sobre a mobilidade pedestre na região, o projeto é esboçado inicialmente com base nas diretrizes de intervenção já esboçadas por meio das demandas do pedestre, que ocupa o leito carroçável de forma compulsória em seu fluir cotidiano. A solução da Faixa Verde, em teste na mesma região na Avenida Liberdade, reconhece a necessidade de elevar o pensamento pedestre ao topo da hierarquia, situando-o como uma diretriz nacional e priorizando o espaço pedonal.

Por sua vez, a solução Faixa Verde é adotada para a requalificação da infraestrutura e dos espaços para pedestres na região Central da cidade, prevista no Plano de Metas (2013-2016) municipal, dando origem à implantação da Faixa Verde

Exclusiva para pedestres no Programa Centro Aberto. Quer se tratando de moradores, turistas, comerciantes, clientes ou transeuntes, o pensamento de todos os pedestres, como uma expressão coletiva, é chamado a participar da construção do projeto, ainda que alguns setores – como o de comerciantes, por exemplo, tenham apresentado certo desconforto por ter que dividir o papel de influenciador do processo. O movimento pedativista, representante do pensamento pedestre cada vez mais ativo e institucionalizado, acompanha e apoia a execução.

Do mesmo modo, na Avenida Paulista o pensamento pedestre vem se expressando em todas as suas dimensões. As manifestações de junho de 2013 renovam a força das manifestações sociais, que passam a entender a ocupação do espaço público não só como espaço de manifestação, mas também como um objeto em si, onde “a mudança de lógica de seu uso é o objetivo da ação” (COMO ANDA, 2020, p. 76). A apropriação da rua pelas pessoas passa a ser vista como estratégia a serviço da defesa da mobilidade a pé e a possibilidade de construção de novas narrativas para mudar o paradigma e devolver a rua para as pessoas:

Ações que defendem a mobilidade a pé enxergam essa apropriação de ruas por pessoas, ainda que de forma temporária, como o cerne de uma estratégia que pretende mudar um antigo paradigma construído, mas que precisa ser revisado. Aliada a outras táticas poderosas de engajamento, comunicação e pressão política, essas ações conseguem criar e recuperar espaços para pessoas a pé e mostram como as ruas podem ser mais do que espaços de passagem (COMO ANDA, 2020, p. 76.)

Trata-se, portanto, do **pensamento por meio do pedestre**, que potencializa o imaginário coletivo ao ocupar fisicamente o espaço para, assim, incidir sobre a lógica de uso, desafiando os paradigmas na prática; **pensamento no pedestre**, reconhecido como prioridade e liberado a ocupar o espaço do leito carroçável, ganhando toda a extensão da rua – ainda que por algumas horas aos domingos; **pensamento do pedestre**, representados por organizações da sociedade civil que atuam para opinar, influenciar e pressionar explorando diferentes formas e meios – digitais, institucionais, imprensa.

## **Dos arranjos de governação e da participação social**

A eficácia e efetividade das políticas públicas urbanas dependem da construção de arranjos institucionais entre diferentes atores sociais a fim de mediar interesses e necessidades, agenciar recursos materiais e humanos, estabelecer linhas de ação e controle efetivos que atendam não só os atores envolvidos como toda a sociedade (ALVIM; CASTRO, 2010).

Esses atores estabelecem relações sociais diversas, situadas no meio termo entre uma *ordem próxima* (relações dos indivíduos em grupos mais ou menos amplos, mais ou menos organizados e estruturados) e uma *ordem distante* (regida por grandes e poderosas instituições, como, por exemplo o Estado). São relações orquestradas por um código jurídico (formalizado ou não), pela cultura e por um conjunto de significantes (LEFEBVRE, 2008,).

Assim, os agentes sociais concorrem para buscar a institucionalização normativa de suas visões, interesses e projetos junto ao poder público, que por sua vez é pautado pelos instrumentos legais que definem diretrizes e direitos dos cidadãos. O sucesso dos agentes sociais depende da capacidade de se fazerem representar por meio de influência lobistas como também por suas afinidades culturais, políticas e ideológicas junto a técnicos e dirigentes do poder público (QUEIROGA, 2012) envolvidos na formalização das políticas públicas.

Ao analisarmos o Programa de Intervenção de Ruas Comerciais (2003), observamos que ele advém do esforço do governo local em aliar-se ao setor privado para a revitalização das áreas de comércio de rua, de forma a conseguir financiamentos sustentáveis, outros que não apenas os subsídios públicos. Proprietários e comerciantes são chamados a participar do financiamento e da angariação de fundos para a realização de ações que conduzam a benefícios mútuos (BALSAS, 2002).

A Rua Oscar Freire destaca-se nesse contexto, onde comerciantes já se organizavam em torno de uma comissão com a intenção de transformar a rua em bulevar. A questão que se coloca é: quanto uma aliança entre poder público e privado consegue sustentar diretrizes claras quanto a defesa entre os interesses públicos e privados? O histórico da rua aponta para um lugar onde a lucratividade,



centrada no comércio de luxo, transforma a oferta de comércio e serviços praticamente de uso exclusivo a quem tem poder aquisitivo compatível, o que ocasiona a seleção dos frequentadores e produz uma vitalidade vazia, inviabilizadora da sustentação econômica e social mútua. (JACOBS, 2011).

Considera-se de uma lógica urbana que incentiva a construção de um espaço voltado para o consumo, onde o interesse privado é favorecido em detrimento dos interesses coletivos. Aspectos sociais e políticos importantes são deixados de lado, tais como a real escalabilidade da iniciativa, a participação popular nos processos decisórios, e a inexistência de diversidade e os conflitos de interesse no espaço vivido, bases de construção do comum urbano e da democracia.

Um cenário diferente desenha-se na solução para o sistema pedestre da Rua Galvão Bueno. Primeiro, vale lembrar a proposta frustrada da intervenção de cunho estético-espetacular em 2008 em comemoração ao centenário da imigração japonesa, que também seria financiada pela lógica da iniciativa privada. Apenas a primeira etapa do projeto é implementada, na Praça da Liberdade, denotando o problema da dependência de financiamentos privados em investimentos de infraestrutura urbana, bem como a ineficiência por parte do poder público em zelar pelo espaço público pedonal, que à época já apresentava muitos problemas de conservação e vazão, apesar do grande fluxo de pedestres da região.

Em 2015, a pressão para resolução desses problemas na região da Liberdade é exercida pela mídia jornalística e pela Câmara Municipal, com a denúncia de acidentes em calçadas (DOSP, 2015, pp. 110 e 111). A Prefeitura de São Paulo, que já vinha desenvolvendo projetos e políticas de segurança viária, comprometidos com a agenda proposta pela Década de Ação pela Segurança no Trânsito iniciada em 2011 (CALLEJAS, WANDARTI, CRUZ, 2020), entende que no caso da Galvão Bueno pode ir além de questões de circulação e segurança.

Assim, ainda que os responsáveis pelos imóveis tenham a obrigação de manter e conservar os respectivos passeios, inclusive os localizados nas vias estruturais<sup>92</sup>, a Prefeitura assume o delineamento do projeto de reestruturação do sistema pedestre da região, com base nas novas diretrizes de mobilidade urbana nacional e municipal, nos direcionamentos do Plano Diretor Estratégico (2104) e no Plano de Metas (2013-2016). O recém-lançado Programa Centro Aberto favorece a articulação de políticas públicas com foco na prioridade à circulação pedestre (Faixa Vede) e na valorização do espaço público (mobiliário urbano), colocando em pauta o valor de uso da cidade, favorecendo o acesso aos bens e serviços como também as formas de experimentação e apropriação do espaço público.

Por fim, a consolidação da comunicação e das redes sociais nos meios digitais a partir dos anos 2000, favorece a organização e atuação dos movimentos ativistas urbanos dispostos a construir cidades mais humanas, que reflitam os desejos e as necessidades de seus moradores (HORI, 2018). O virtual não substitui o real, pelo contrário, cria novas relações sociais, potencializando a dimensão pública. (QUEIROGA, 2012) . São grupos que se mobilizam a partir do espaço virtual para criar iniciativas em prol da melhoria do espaço urbano a partir da experimentação de imaginários concretizados no mundo real, como nos movimentos *Praia de Paulista* (2012) e *Se Esta Rua Fosse Minha* (2014).

Trata-se, portanto, da evolução das relações entre políticas de mobilidade urbana e do acesso ao espaço público. Pautadas por lógicas inéditas de relações estruturais entre Estado, sociedade e capital, essas relações não são fixas, e apresentam novas possibilidades que se estabelecem em processo dialético a partir das conjunturas no tempo-espaço (QUEIROGA, 2012).

Esse movimento alinha-se à intensificação da necessidade de implementar modelos de planejamento e fiscalização, que permitam a todos os interessados

---

<sup>92</sup> Considerando que a Lei Municipal nº 15.442/2011 atribui ao responsável pelo imóvel a obrigação de manter e conservar os respectivos passeios, inclusive os localizados nas vias estruturais, tanto antes da padronização pelo órgão municipal, quanto após sua execução de competência da Administração, à luz do que dispõe o artigo 7º “caput”, § 1º e inciso III, da Lei 15.442/2011 e artigo 9º “caput”, § 1º e inciso II do Decreto;

participar de forma plena nas decisões sobre políticas públicas (ALVIM; CASTRO, 2010). Uma conquista desse movimento na cidade de São Paulo é a criação (2015) da Câmara Temática da Mobilidade a Pé – CTMP, inserida no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT, onde os mecanismos de participação social em defesa da mobilidade pedonal podem ser institucionalizados.

### **Da ordenação à flexibilização**

A cidade e as ruas são organismos complexos que não podem ser planejados sem levar em conta as dinâmicas e a sociabilidade nelas existente (JACOBS, 2011). Segundo Queiroga (2012):

Os sistemas de espaços livres urbanos são claro exemplo da diferença entre o espaço concebido, o percebido e o vivido, que compõem a tríade lefebvriana. O espaço proposto pelos técnicos (espaço concebido) isoladamente, idealiza sua futura apropriação, ainda que por vezes de maneira equivocada, pois o espaço livre vivido se transforma, transgredindo planos inicialmente estabelecidos pelo Estado e pelos agentes imobiliários (p. 131)

Tomemos como exemplo a Avenida Paulista. Sob a ótica dos “jardins em movimento” (CLÉMENT, 2005 apud MONTANER, 2009, p. 185), é possível derivar que Paulista Aberta oferece uma quebra simbólica dos limites entre espaço pedonal (calçadas) e espaço viário (leito carroçável), possibilitando “itinerários definidos pelos próprios passos dos visitantes” (CLÉMENT, 2005 apud MONTANER, 2009, p. 185) a partir de linhas de fuga determinadas pelos diferentes usos espontâneos que ali se estabelecem.

Nesses casos, o planejamento da infraestrutura, que respalda o sistema de pedestre, demanda intervenções mínimas em resposta à própria ocupação da rua quando aberta às pessoas, que por sua vez geram novas pequenas intervenções. Essa solução responde ao espírito da nossa época, pois entende a complexidade da realidade e aspira por novas interpretações, sem a imperiosa necessidade de estruturas fechadas e hierárquicas (MONTANER, 2009). São sistemas flexíveis, que conformam os espaços livres de modo a adaptar-se ao entorno, aos conflitos de interesse e às diferentes relações que sobre ele atuam.

Ousamos afirmar que o sistema pedestre, entendido como espaço público e compreendendo suas extensões, apresenta uma potência latente para sua adequação enquanto espaços não previstos para a prática do convívio, do lazer e atividades físicas. (QUEIROGA, 2012).

### 5.3. Avançando mais alguns passos

Em direção às considerações finais, julgamos importante delinear, ainda que de forma não aprofundada, o cenário potencializado pela pandemia sobre os espaços públicos, na medida em que ele sublinha questões analisadas nos estudos de caso, e indica evoluções e repetições dos processos estudados para a formulação de políticas públicas.

Em primeiro lugar, destacamos que recentemente foi lançado o **Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias da Prefeitura de São Paulo** (SMMT, 2020). Exemplo de valorização do pensamento pedestre, o Manual enuncia que intervenções nos espaços públicos da cidade devem ser executadas “sob a ótica de ocupação democrática do espaço viário” e que devem levar em conta, além das questões técnicas e legais, “o bem-estar dos cidadãos e respeitar os princípios de compartilhamento equânime entre os modos de transporte, proporcionar segurança e acessibilidade e priorizar o deslocamento dos pedestres”.

Considerado exemplo de co-criação e participação social, fruto do trabalho intersetorial da Prefeitura sob a liderança da Secretaria de Mobilidade e Transportes (SMT), com ampla colaboração da sociedade<sup>93</sup>, da academia e da Iniciativa Bloomberg para Segurança Global do Trânsito<sup>94</sup>. Como visão comum para este

---

<sup>93</sup> A Prefeitura de São Paulo disponibilizou para consulta pública entre os dias 10 e 22 de junho de 2020 a proposta inicial do Manual de Desenho Urbano e Obras, permitindo que qualquer cidadão possa sugerir alterações, inclusões ou exclusões do seu conteúdo. Como Diretora de Relacionamento da Cidadeapê à época, fui uma das líderes no processo de coalização entre Cidadeapê, Como Anda e Ciclocidade para coletar e sistematizar comentários dos colaboradores a respeito do Manual, visando contribuir de forma eficaz com a melhora o documento. Fonte: <<https://cidadeape.org/2020/06/10/prefeitura-abre-consulta-publica-para-lancar-o-primeiro-manual-de-desenho-urbano-e-obras-viarias-da-cidade-de-sao-paulo/>>. Acesso em: 20 fev. 2021.

<sup>94</sup> A Prefeitura de São Paulo e a Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global (BIGRS, na sigla em inglês) assinaram, no dia 7 de agosto de 2020, um novo acordo de cooperação que marca a renovação por mais seis anos do apoio aos trabalhos de prevenção de lesões e mortes no trânsito na

desenvolvimento, o Manual prioriza a segurança das pessoas e a mobilidade ativa com vistas a definir intervenções que possam transformar a cidade em um lugar mais democrático, caminhável, agradável e seguro. Segundo o website Archdaily:

O manual busca concretizar no espaço urbano de São Paulo as diretrizes do seu Plano de Mobilidade Urbana, orientados à mobilidade ativa e ao transporte coletivo. As recomendações estabelecem parâmetros mínimos e recomendados de acordo com a tipologia das vias (locais, coletoras, arteriais) e o contexto de inserção urbana. Assim, busca-se garantir que a cada intervenção, de uma pequena reforma de calçada a uma ampla requalificação viária, a cidade e suas ruas vão se conformando ao que faz mais sentido para as pessoas, sem deixar de atender à função desempenhada no sistema de mobilidade. (LEMOS; RIBEIRO; CORRÊA, 2021)

O Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias considera a realidade construída como também situações excepcionais, sempre com vistas à requalificação dos espaços públicos que priorizem a circulação e a permanência de pedestres sem causar prejuízo às necessidades de circulação do tráfego e dos transportes. Para atender a este objetivo, o Manual incorpora muitas das soluções propostas pelas políticas públicas aqui estudadas, tais como os padrões de calçadas, o avanço do passeio sobre o espaço viário com faixa verde, e a possibilidade de estudos e verificações práticas que simulem novas propostas para o espaço pedonal. Interessante notar, porém, que a abertura completa de ruas para pessoas e o programa Ruas Abertas são citados apenas uma única vez, no capítulo endereçado ao Espaço do Ciclista, denotando que a solução ainda é vista de forma bastante restrita. As figuras elencadas a seguir (Figuras 75 e 76) ilustram duas soluções aqui apontadas e adotadas pelo Manual:

**Figura 75 - Manual de Desenho Urbano prevê padrões para largura e tipo de piso para as calçadas**

---

cidade de São Paulo. O apoio à cidade havia sido anunciado inicialmente em fevereiro pela Fundação Bloomberg Philanthropies, durante a 3ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária, promovida pela Organização Mundial da Saúde (OMS). Disponível em : <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-e-iniciativa-bloomberg-renovam-parceria-para-atuacao-em-seguranca-viaria#:~:text=Com%20base%20no%20sucesso%20de,baixa%20e%20m%C3%A9dia%20renda%20a>>. Acesso em: : 20 fev. 2021.

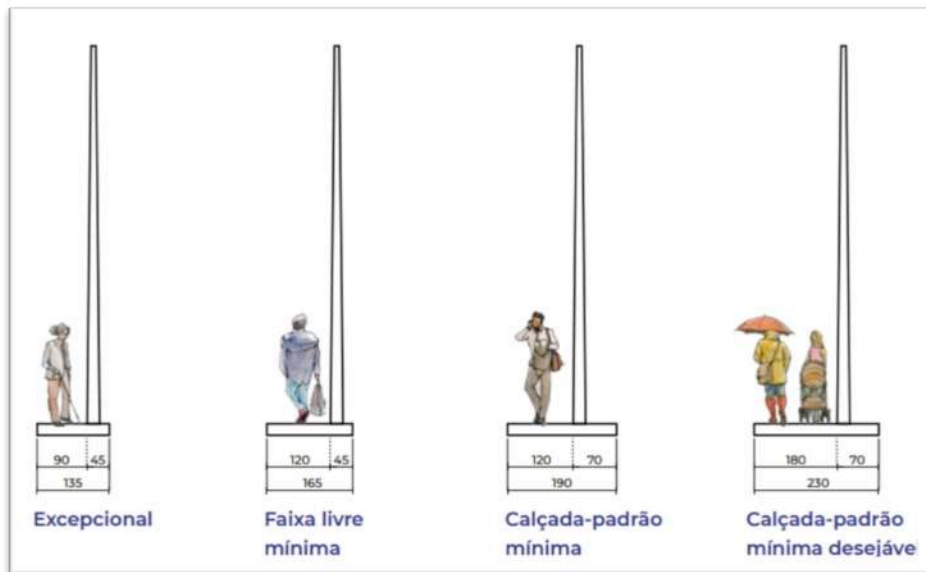


Imagem: Conrado Almada/Cidade de São Paulo.  
 Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/956907/5-inovacoes-do-novo-manual-de-desenho-urbano-e-obras-viarias-de-sao-paulo>. Acesso em: 21 fev. 2021.

**Figura 76 - Manual de Desenho Urbano prevê intervenções que conciliem a segurança viária com aumento do conforto e priorização do pedestre, como a adoção de Faixas Verdes exclusivas**



Imagem: Conrado Almada/Cidade de São Paulo.  
 Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/956907/5-inovacoes-do-novo-manual-de-desenho-urbano-e-obras-viarias-de-sao-paulo>. Acesso em: 21 fev. 2021.

Concebido e construído para acompanhar o dinamismo da metrópole, o Manual incorpora conceitos e práticas importantes para a produção de um sistema pedestre

mais equânime e flexível. A proposta é que o Manual esteja em evolução permanente, com facilidade de atualização e aprimoramento constante diante de uma cidade que não pode ser vista como problema de simplicidade elementar (JACOBS, 2011).

O ano de 2020 potencializa ainda mais esse desafio, considerando a urgência da pandemia desencadeada pela Covid-19 em oferecer condições e espaço para que os deslocamentos – principalmente os necessários, para que sejam seguros e com o distanciamento social requerido. Nesse sentido, diversas cidades do mundo têm investido na reorganização do espaço público, estendendo sua rede cicloviária e ampliando o espaço pedonal sobre o leito carroçável de forma parcial ou com a completa abertura de ruas para os pedestres, com o objetivo de destinar mais espaço nas ruas para ciclistas e pedestres. Um exemplo é a cidade de Barcelona (Espanha), conforme Figura 77.

**Figura 77 - Alargamento de calçada e mobiliário urbano em Barcelona**



Fonte: Edu Bayer. <<https://www.archdaily.com.br/br/953049/gestao-de-espacos-publicos-na-retomada-pos-covid-escala-da-cidade-e-escala-da-rua>>. Acesso em: 21 fev. 2021

Em consonância com esses movimentos, logo no início da pandemia no Brasil (março de 2020), a Ong SampaPé! mais uma vez inicia um movimento com outras



organizações da sociedade civil em São Paulo para pressionar o poder público a tomar providências sobre a mobilidade na cidade através da campanha de assinaturas virtuais *Ruas Ativas na Pandemia*<sup>95</sup> (Figura 78). Após meses de conversas e articulação, a SMT em conjunto com a CET finalmente promovem oficinas de co-criação de soluções<sup>96</sup> (agosto de 2020), em parceria com as Ongs SampaPé!, Cidadeapé<sup>97</sup> e Aromeiazero<sup>98</sup>, e com a presença de representantes da Universidade Presbiteriana Mackenzie e da Associação Comercial de São Paulo.

**Figura 78 – Website da Campanha Ruas Ativas durante a Pandemia**



Fonte: <<http://www.ruasativaspandemia.bonde.org/>> Acesso em: 6 mar. 2021

São definidos 4 potenciais projetos pilotos, por compreenderem proximidade a equipamentos de saúde (Viaduto Beneficência Portuguesa), volume extremo de pedestres gerado pelo transporte coletivo (Avenida Kumaki Aoki), e áreas de intenso

<sup>95</sup> A campanha foi lançada através do endereço eletrônico Fonte: <<http://www.ruasativaspandemia.bonde.org/>>. Acesso em: 21 fev. 2021.

<sup>96</sup> Oficinas Participativas Ruas Para Mobilidade Ativa Durante A Pandemia. Fonte: <<https://cidadeape.org/2020/08/26/oficinas-participativas-ruas-para-mobilidade-ativa-durante-a-pandemia/>>. Acesso em: 21 fev. 2021

<sup>97</sup> À época a Autora dessa pesquisa era a líder da iniciativa frente à associação Cidadeapé.

<sup>98</sup> A Ong Aromeiazero promove uma visão integral da bicicleta, como transporte, expressão artística, trabalho, lazer, esporte e também como ferramenta de mudança no modo de vida e de relações em centros urbanos e comunidades rurais. Fonte: <<https://www.aromeiazero.org.br/>>. Acesso em: 21 fev. 2021.



comércio (Núcleo Comercial do Brás e Ladeira Porto Geral). Porém, são implementadas apenas a extensão de calçadas na Kumaki Aoki – que já previa processo de reforma pelo PEC, e a ampliação da área pedonal na Ladeira Porto Geral, com uma intervenção artística<sup>99</sup> que pode ser visualizada na Figura 79. A intervenção na Ladeira Porto Geral deveria receber, em seguida, a pintura da Faixa Verde exclusiva para pedestres, prevista no projeto piloto inicial, mas não chegou a ser concretizada.

**Figura 79 - Intervenção artística na Ladeira Porto Geral.  
Arte: Cleo Moreira. Produção: Sampapé**



Fonte: <<https://avidanocentro.com.br/blogs/a-arte-caminhar-ladeira-porto-geral/>>. Acesso em: 21 fev. 2021.

---

<sup>99</sup> Mais detalhes da intervenção disponíveis em: <<https://avidanocentro.com.br/blogs/a-arte-caminhar-ladeira-porto-geral/>>. Acesso em: 21 fev. 2021.

Outros tipos de iniciativas de transformação do espaço público são propostos em resposta à pandemia de COVID-19.

O *Ocupa Rua*<sup>100</sup> é uma parceria do poder público, representado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), com investimentos e patrocínios privados. Desenhado pelo escritório Metro Arquitetos Urbanismo, e idealizado pela jornalista Alexandra Forbes, o arquiteto Gustavo Cedroni e o casal de chefs de cozinha Jeferson e Janaína Rueda, também inspirados em modelos já em funcionamento em países da Europa e América do Norte, prevê a instalação de mesas e cadeiras de restaurantes em calçadas e vagas de estacionamento no Centro de SP. O projeto-piloto foi inaugurado em julho de 2020 nas ruas Major Sertório (Figura 80), General Jardim, Bento Freitas, Jose Paulo Mantovan e Araújo, no Centro de São Paulo.

**Figura 80 - Plataformas para nivelar leito da rua com a calçada e barreiras para proteger público dos carros no piloto do projeto Ocupa Rua, com Centro de São Paulo**



Fonte: Raul Juste Lores. <<https://vejasp.abril.com.br/blog/sao-paulo-nas-alturas/ocupacao-calcadas-ruas-restaurantes/>>. Acesso em: 20 fev. 2021

---

<sup>100</sup> [participe.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br](https://participe.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br)>. Acesso em: 21 fev. 2021

A ação dá origem à consulta pública *Ruas SP – Espaços Públicos para a Flexibilização*<sup>101</sup>, a fim de regulamentar e ampliar o programa para outras áreas da cidade, sob a promessa de gerar um debate maior a circulação e ocupação do espaço público por pedestres. Porém, parece que pouco serviu a experiência com o Programa de Ruas Comerciais, pois mais uma vez o que se viu foi a falta de convergência de interesses entre diferentes instâncias do poder público, financiadores iniciais e associações comerciais com menor poder de investimento, bem como as dificuldades para estabelecer o debate público e a participação cidadã.

Já o *Projeto Ruas Vivas*<sup>102</sup>, desenvolvido pelo Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento de São Paulo (IABSP), em parceria com a Associação Comercial de São Paulo (ACSP), objetiva realizar intervenções temporárias em trechos de ruas centrais e de grande circulação de pessoas com importância comercial e histórica. Conta com o apoio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) e da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMMT), e é patrocinado pela empresa 99. Realizado a partir de uma chamada aberta para propostas de projetos de intervenção temporária em três locais selecionados previamente segundo o recente mapeamento de polos varejistas<sup>103</sup>, realizado pela ACSP junto da Universidade Mackenzie no final de 2019.

O processo de construção parte de oficinas participativas on-line com o objetivo de identificar e analisar as demandas locais para melhor atendê-las, levando em consideração não só o comércio local como também questões relacionadas à cultura e a memória local de cada área. A metodologia de intervenção prevê materiais de fácil implementação, mobiliários leves e elementos portáteis, reforçando seu caráter

---

<sup>101</sup> Mais informações sobre o Ruas SP – Espaços Públicos para a Flexibilização disponíveis em: <<https://participe.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/consulta/ruas-sp>>. Acesso em: 21 fev. 2021

<sup>102</sup> Mais informações sobre o Projeto Ruas Vivas disponíveis em: <<https://www.iabsp.org.br/ruas-vivas/>>. Acesso em: 21 fev. 2021

<sup>103</sup> O mapeamento da localização da atividade varejista na cidade de São Paulo parte de um levantamento promovido por meio de *big data* e dados abertos georreferenciados. Mais informações em: <<https://acsp.com.br/publicacao-imprensa/s/de-424-polos-comerciais-23-reunem-a-maior-diversidade-de-atividades-varejistas-em-um-mesmo-local-aponta-estudo-acsp-e-mackenzie>>. Acesso em: 20 fev. 2021.

temporário e, em alguns casos, prevendo o completo fechamento de trechos da rua para os carros e abertura para as pessoas.

Como exemplo, o projeto desenvolvido para o bairro Penha de França, que conta com grande fluxo de pedestres que circulam pelo comércio local de rua e shopping center, visitam o Largo do Rosário e também os equipamentos públicos próximos, mas ao mesmo tempo possui calçadas estreitas. A Figura 81 ilustra a pintura do piso, elaborada por uma artista local e refere-se à história do largo e de seus tradicionais festejos.

**Figura 81 - Projeto Ruas Vivas para a Avenida Penha de França**



Fonte: <<https://www.iabsp.org.br/ruas-vivas/>>. Acesso em: : 21 fev. 2021

A iniciativa *Ruas Vivas* almeja ser sistematizada em uma cartilha em parceria com a Prefeitura de São Paulo, de modo a facilitar a implementação das ativações do espaço público em outras áreas da cidade. Tem, portanto, um direcionamento de desenvolvimento em linha com os programas Centro Aberto e Ruas Completas, pois prevê o fomento à ampliação do espaço para a passagem e a permanência de pedestres. Também segue em linha com o movimento *Ruas para Mobilidade Ativa durante a Pandemia*, que também contou com apoio institucional do IAB-SP.

O sistema pedestre parece procurar um equilíbrio entre ser uma rede de circulação e passagem para o consumo e um sistema de relações entre pessoas e ambiente, potencializador de sentidos e a percepções. Apesar do arcabouço legal e de alguns progressos, decisões sobre políticas públicas continuam sendo pautadas e aceleradas em direção ao cidadão-consumidor em detrimento de sua cidadania e do direito do acesso amplo e irrestrito à cidade.

#### **5.4. Considerações Finais**

Essa dissertação reflete sobre o modelo de cidade que São Paulo se propõe a construir, os atores sociais que participam dessa construção, e coloca a mobilidade urbana no centro desse debate, com foco na prioridade do deslocamento a pé e sua relação intrínseca com a questão do direito à cidade.

A Figura 82 ilustra o caminho que nos propusemos a trilhar: o do planejamento urbano centrado nas pessoas, pautado na valorização do pensamento pedestre – no, do e por meio do pedestre, que entende o sistema pedestre como elemento integrador e possibilitador do uso e apropriação da cidade em prol da coletividade.

**Figura 82 – Somos todos pedestres**



Fonte: Arquivo Pessoal do Autor

Verificamos que o pensamento pedestre já encontra garantias no arcabouço legal, com diretrizes claras para a priorização do pedestre e valorização da mobilidade ativa. Carece, porém, do respaldo da prática política e social, ou seja, a efetividade dessas diretrizes varia de acordo com as escolhas do poder público junto a atores sociais que conseguem pautar a agenda do planejamento urbano, e com as relações sociais que produzem e reproduzem a cidade, potencializando a disputa com o velho paradigma pautado na circulação urbana motorizada, que ainda perpetua em dissonância com os marcos legais e que urge ser superado.

Os estudos de caso indicam possibilidades para uma nova configuração do sistema pedestre. Baseadas em políticas públicas de mobilidade urbana, são soluções que, mesmo de forma experimental ou temporária (como na Paulista Aberta aos domingos), endereçam problemas de circulação (como na Faixa Verde na Rua Galvão Bueno) e permitem a ocupação e apropriação do espaço público para atividades variada, tais como descanso e lazer (como nas calçadas da rua Oscar Freire). Desse modo, alteram paisagens, criam novos imaginários, e são capazes de desafiar os modelos instaurados.

Em geral, tais iniciativas são deflagradas por segmentos sociais interessados e pela pressão popular – em especial os movimentos ativistas, que costumam ser os primeiros a defender algum ponto de vista, a promover mudanças de ordem para chamar a atenção, e a gerar pressão para implantação de novos caminhos<sup>104</sup>.

Enquanto articulador das políticas públicas que incidem sobre processos urbanos, depende do poder público coordenar o envolvimento e a participação de atores sociais diversos, bem como deixar de lado a lógica do receio e ousar experimentar. Só assim, soluções gestadas com a participação cidadã – de forma espontânea ou institucionalizada, podem florescer, sem deixar de lado o respaldo jurídico e a viabilidade técnica. Desse modo, a inovação é co-criada *para e por pessoas*, e novos modelos para o sistema pedestre podem ser configurados.

---

<sup>104</sup> Nos estudo de marketing e comunicação, este tipo de influenciador é conhecido como trendsetter, em geral por ser líder de causas e discussões, que conhece bem determinado assunto e, por isso, costuma ser o primeiro a defender algum ponto de vista e propor uma nova atitude.



Os espaços públicos da rua assim delineados permitem, em tese, a circulação de grupos distintos e não estão livres de conflitos. A resolução de impasses é, então, moldada a partir do caráter político próprio da ocupação desses espaços, ainda que sob normas impessoais.

Por fim, a construção do conceito de um sistema pedestre aponta para a sua essencial integração aos demais sistemas urbanos e não produz, necessariamente, uma forma fixa e definitiva. Sua resiliência é estratégica, para facilmente adequar-se às demandas cada vez mais complexas de uma sociedade em constante transformação. A pandemia deflagrada pelo Covid-19 evidenciou a importância dessa característica, impondo soluções que priorizam o pensamento pedestre e a consequente ampliação do espaço pedonal em diferentes partes do mundo – como ruas abertas para pedestres em cidades como Milão e Paris, ampliação de calçadas em Barcelona, Buenos Aires, e também em alguns (poucos) lugares do Brasil, como a W3 Sul aberta aos brasilienses, no Distrito Federal, ou a tentativa de extensão das calçadas na Ladeira Porto Geral, na região central de São Paulo, entre outros exemplos. Mas esse é o tema para uma nova pesquisa.

## REFERÊNCIAS

### 1. LIVROS, ARTIGOS DE REVISTAS ACADÊMICAS E DOCUMENTOS DE AUTORES NO MEIO ELETRÔNICO

ABRAHÃO, Sergio. **Espaço público na São Paulo do século XXI: perspectivas**. Arq.Urb, São Paulo, n. 6. São Paulo: Universidade São Judas Tadeu, 2011.

ALVES, Fernando M. Brandão. **Avaliação da qualidade do espaço público urbano: proposta metodológica**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003.

ALVES, Glória da Anunciação. **A produção do espaço a partir da tríade lefebvriana concebido/percebido/vivido**. São Paulo: Geosp – Espaço e Tempo (Online). v. 23, n. 3, p. 551-563, dez 2019. Disponível em: <<http://www.revistas.ups.br/>>. Acesso em 10 jan. 2020.

ALVIM, Angélica T.B.; CASTRO, Luiz Guilherme R. (Org.). **Avaliação de políticas urbanas - contexto e perspectivas**. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie e Romano Guerra Editora, 2010.

ALVIM, Angélica T.B.; CASTRO, Luiz Guilherme R.; ZIONI, Silvana. **Avaliação de políticas públicas**. In: ALVIM, Angélica T.B.; CASTRO, Luiz Guilherme R. (Org.). *Avaliação de políticas urbanas - contexto e perspectivas*. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie e Romano Guerra Editora, 2010. p.13-42.

ARANTES, Otilia. **Uma estratégia fatal. A cultura nas novas gestões urbanas**. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos, MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos* 7. Ed. Petrópolis: Vozes, 2012. p.11-74.

ASCHER, François. **As duas formas de compartilhar uma rua**. In BORTHAGARAY, A. (org). *Conquistar a rua: compartilhar sem dividir*. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

ASSIS, Érico Gonçalves de. **Táticas lúdico-midiáticas no ativismo político contemporâneo**. Dissertação (Mestrado). Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos). São Leopoldo, 2006.

BALSAS, Carlos José Lopes. **Urbanismo Comercial e Parcerias Público-Privado**, GEPE/Ministério da Economia: Lisboa, 2002

\_\_\_\_\_. **Parcerias público-privado na regeneração urbana**. In: *I Colóquio Internacional sobre Comércio e Cidade (CINCCI)*. São Paulo: Labcom.FAU.USP, 2007. Disponível em: <[http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/1\\_cincci/046.pdf](http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/1_cincci/046.pdf)>. Acesso 25 jun. 2020.



BARBOSA, Gisele H. **Mobilidade urbana em São Paulo: a atuação da Cidadeapé no CMTT/SP**. In: *Arena ANTP – Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito*, 2019. Disponível em: <[http://files.antp.org.br/2019/10/8/mobilidade-urbana-em-sao-paulo-a-atuacao-da-cidadeape-no-cmtt\\_1.pdf](http://files.antp.org.br/2019/10/8/mobilidade-urbana-em-sao-paulo-a-atuacao-da-cidadeape-no-cmtt_1.pdf)>. Acesso 13 mar. 2021.

BORT, H. et al. **Cost 358 Pedestrians' Quality Needs**. Cheltenham, Walk 21: 2010.

BOURDIEU, Pierre. Espaço físico, espaço social e espaço físico apropriado. São Paulo: USP. *Estudos Avançados*, 27 (79), p. 133-144, 2013. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68707>>. Acesso: 25 jun. 2020.

BURGEL, Guy. **La Ville aujourd'hui**. Coleção Pluriel. Paris: Hachette Littérature, 1993, p. 121-2.

CALLEJAS, Anna Gabriela H.; WANDARTI, Mariana; CRUZ, Silvia S. **Defesa da mobilidade a pé no Brasil: levantamento e análise exploratória de experiências de ativismo e incidência política**. Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo – SIUU, 2020. Disponível em: <<https://upcommons.upc.edu/handle/2117/336483>>. Acesso em 13 mar. 2021.

CALLIARI, Mauro Sérgio Procópio. **Espaço Público e Urbanidade em São Paulo**. São Paulo: Bei Comunicação, 2016.

\_\_\_\_\_. **O pedestre e a cidade: mobilidade e fruição em São Paulo**. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2019.

CASCUDO, Luís da Câmara. **Locuções tradicionais no Brasil**. São Paulo: Editora Global, 2004.

CASTELLS, Manuel. **A galáxia da Internet: reflexões sobre a Internet, os negócios e a sociedade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.

CASTILHO, K.; MARTINS, M. M. e SENA T. V. **Totalidade característica da capital paulista na Rua Oscar Freire e traços de particularização do comércio de luxo: movimentos de observação, consumo e vivência**. In: *XVIII Colóquio CPS*, 2012.

CAUDURO, João Carlos; MARTINO, Ludovico; REZENDE, Marco Antonio Amaral. **Av. Paulista: o design urbano**. CJ. *Arquitetura – Revista de Arquitetura, Planejamento e Construção*, v. 1 nº 5, 1974, pp. 33-49.

CLÉMENT, Gilles. **Le tablier de Simon Hantai. Annagrammes**. Paris: Éditions Galilée, 2005.

CRESWELL, John W. **Investigação Qualitativa e Projeto de Pesquisa: escolhendo entre cinco abordagens**. Porto Alegre: Penso, 2014.

CRUZ, Silvia S. ; PAULINO, Sônia R. **Desafios da mobilidade ativa na perspectiva dos serviços públicos: experiências na cidade de São Paulo**. In: *Urbe Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 2019. p.1-19. Disponível em: <[https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2175-33692019000100404](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692019000100404)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

CYMBALISTA, Renato (org.). **Situando Jane Jacobs**. São Paulo: Annablume, 2018.

COM CICLOVIA em estudo, avenida Paulista já teve obra para virar calçada. *UOL, Notícias*, 06 nov. 2014. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2014/11/06/com-ciclovias-em-estudo-avenida-paulista-ja-teve-obra-para- virar-calçada.htm>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

D'ALESSIO, Vito. **Avenida Paulista – Síntese de uma metrópole**. TribaL. São Paulo, 2002.

DAVOS, Eduardo José. **Os direitos dos pedestres**. Psicologia: Ciência e Profissão. Brasília: 1986, v.6. n.2. Disponível em: <[https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1414-98931986000200010](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931986000200010)>. Acesso 24 jun. 2020.

FREHSE, Fraya. **Ô da rua! O transeunte e o advento da modernidade em São Paulo**. São Paulo: EDUSP, 2011.

FRÚGOLI JR., Heitor. **As atividades culturais no eixo da Avenida Paulista**. São Paulo: EAESP/FGV/NPP – Núcleo de Pesquisas e Publicações, 1995, p. 4-5.

\_\_\_\_\_. **Centralidade em São Paulo: Territórios, conflitos e negociações na metrópole**. São Paulo: Cortez: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

\_\_\_\_\_. **A questão da centralidade em São Paulo: o papel das associações de caráter empresarial**. Paraná: Revista de Sociologia e Política nº 16, 2001. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/rsp/article/view/3585/0>>. Acesso em: 18 jan. 2021.

FYSKATORIS, Tula; BRAGA, Mariana. **Rua Oscar Freire: do lixo ao luxo**. In: *10º Colóquio de Moda*. 7ª Edição Internacional E 1º Congresso Brasileiro de Iniciação Científica em Design e Moda, 2014, São Paulo. Disponível em: <<http://www.coloquiomodas.com.br/anais/coloiomodas-2014/comunicacao-oral/co-eixo3-cultura/co-eixo-3-rua-oscar-freire-do-lixo-ao-luxo.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2021

GABRILLI, Mara. **Olhe a Paulista: Avenida Universal. Cartilha com instruções de conservação para a principal avenida da América Latina**. São Paulo: Gabinete Vereadora Mara Gabriilli, 2009.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

\_\_\_\_\_. **Life Between Buildings**. Washington: Island Press, 2011. Idioma: Inglês.

GEHL ARCHITECTS. **Como prefeitos e prefeitas podem construir cidades para pessoas**. São Paulo: Comunitas, 2019.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. **A dimensão humana: uma abordagem sustentável**. In: ANDRADE, Victor; LINK, Clarisse C. *Cidade de Pedestres*. São Paulo: Babilonia, 2018. p.13-18.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. **A vida na cidade: como estudar**. São Paulo: Orgrafic Gráfica e Editora, 2018.

GEORGE Steiner: **o historiador das ideias que era o centro da Europa**. In: Observador. 04 fev. 2020. Disponível em: < <https://observador.pt/2020/02/04/george-steiner-o-historiador-das-ideias-que-era-o-centro-da-europa/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

GOHN, M.G. **Manifestações de Junho de 2013 no Brasil e Praças do Indignados no mundo**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2014.

GUIMARÃES, L. B. M. **Liberdade**. História dos bairros de São Paulo. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura, 1979. Disponível em: <<https://issuu.com/ahsp/docs/1979-hb-16-liberdade>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

GUIRARDO, Diane. **Arquitetura contemporânea: uma história concisa**. 2ª. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

HORI, Paula. **Práticas urbanas transformadoras: o ativismo urbano na disputa por espaços públicos na cidade de São Paulo**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3ª. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

KATHOUNI, Saide. **Sobre um outro ícone da paisagem paulistana, a Avenida Paulista**. São Paulo: Vitruvius, 2008. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/minhacidade/08.092/1899>>. Acesso em: 20 jan.2021

KATO, Volia Regina Costa; ZIONI, Silvana; BRUNA, Gilda Collet. **Política urbana e interesse público**. In: ALVIM, Angélica T.B.; CASTRO, Luiz Guilherme R. (Org.). *Avaliação de políticas urbanas - contexto e perspectivas*. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie e Romano Guerra Editora, 2010. p.43-72

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. 5<sup>a</sup>. Ed. São Paulo: Centauro, 2008.

\_\_\_\_\_. **La producción del espacio**. Madri: Capitán Swing, 2013.

\_\_\_\_\_. **Prefácio: a produção do espaço**. In: Revista USP - Estudos Avançados, v. 27, n. 79, p. 123-132. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2014. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68706>>. Acesso em 21. Mar. 2021.

LEMOS, Diogo; RIBEIRO, Andressa; Corrêa, Fernando. **5 Inovações do novo Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias de São Paulo**. Meio Eletrônico, 14 fev. 2021. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/956907/5-inovacoes-do-novo-manual-de-desenho-urbano-e-obras-viarias-de-sao-paulo>>. Acesso em: 21 fev. 2021.

LIPOVETSKY, Gilles; SERROY, Jean. **A estetização do mundo: viver na era do capitalismo artista**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da cidade**. 3<sup>a</sup>. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

MAGNANI, José Guilherme C. **Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole**. In: Magnani, José Guilherme C. & Torres, Lilian de Lucca (Orgs.). Na Metrópole - Textos de Antropologia Urbana. São Paulo: EDUSP, 1996.

MALATESTA, Meli. **Rede de mobilidade a pé**. São Paulo: Annablume, 2009.

\_\_\_\_\_. **Caminhabilidade e segurança: o desafio do desenho urbano nas cidades brasileiras**. In ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse C. *Cidade de Pedestres*. São Paulo: Babilonia, 2017. p.69-82.

MARICATO, Ermínia et al. **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo/Carta Maior, 2013, p. 95-100.

MONTANER, Josep Maria. **Sistemas arquitetônicos contemporâneos**. Barcelona: Editorial Gustavo Gilli, 2009.

PEATÓNITO. **Viva a revolução dos pedestres**. In **Cidades a Pé**. Série **Cadernos Técnicos**. v. 16. 2015. Disponível em: <[http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/11/27/A0850675-28AD-46DC-9B57-664DF1BA766A.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/11/27/A0850675-28AD-46DC-9B57-664DF1BA766A.pdf)>. Acesso 13 mar. 2021. p.66-71.

PEREIRA, Glaucia Guimarães; NUNES, Carolina Almeida Santos. **A subestimativa das viagens a pé em São Paulo**. In: 21<sup>o</sup> Congresso brasileiro de transporte e trânsito – ANTP, São Paulo, 2017. Disponível em <<https://cidadeape.org/portfolio/pesquisas-e-estudos/>>. Acesso 28 jun. 2020.

PISSARDO, Felipe Melo. **A rua apropriada: um estudo sobre as transformações e usos urbanos da Rua Augusta**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

PRETEICELLE, Edmond. **Paradigmas e problemas das políticas urbanas**. *Espaço e Debates*, São Paulo, n. 29, p. 54-67, 1990.

QUEIROGA, Eugênio Fernandes. **Dimensões públicas do espaço contemporâneo**. Tese (Livre Docência). Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

RODRIGUES, Adriana Alves. **Redes sociais e manifestações: mediação e reconfiguração na esfera pública**. In: SOUSA, Cidoval Moraes; SOUZA, Arão de Azevêdo. *Jornadas de junho: repercussões e leituras*. Campina Grande: EDUEPB, 2013.

ROLNIK, Raquel. **Paulista Aberta: símbolo de novos tempos na cidade**. Blog da Raquel Rolnik. 2015. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2015/10/22/paulista-aberta-simbolo-de-novos-tempos-na-cidade/>>. Acesso em 13 mar. 2021.

ROSA, Marcos. **Microplanejamento: práticas urbanas criativas**. 2ª ed. São Paulo: Ed. de Cultura, 2011.

SCAZUFCA, Mauro. **Comércio de Rua e a Questão Urbana: Programa de Ruas Comerciais da Cidade de São Paulo**. In: I Colóquio Internacional sobre o Comércio e Cidade; Uma relação de Origem, 2004, São Paulo. Anais do I colóquio Internacional sobre o comércio e cidade; uma relação de origem, 2004.

SCHMID, Christian. **A teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional**. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), [S. l.], v. 16, n. 32, p. 89-109, 2012. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74284>>. Acesso em 13 mar. 2021.

SILVA NETO, Wilson Levy Braga da. **As calçadas e o direito à cidade**. 2017. Disponível em: <<http://estadodedireito.com.br/as-calçadas-e-o-direito-cidade/>>. Acesso em 13 mar. 2021.

SOBRAL RODRIGUES, Laura. **Isso não é um evento: uma análise sobre a dinâmica de uso dos espaços públicos contemporâneos: estudo de caso – o Largo da Batata**. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2019.

SOBARZO, Oscar. **A produção do espaço público: da dominação à apropriação**. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), [S. l.], v. 10, n. 2, p. 93-111, 2006. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/73992>. Acesso em: 13 mar. 2021.

SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2017.

STEINER, George. **A ideia de Europa**. Lisboa: Gradiva, 2004.

TAVOLARI, Bianca. **Jane Jacobs: contradições e tensões**. Rev. Bras. Estud. Urbanos Reg., São Paulo, v. 21, n. 1, p. 13-25, Apr. 2019. Epub, 2019. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2317-15292019000100013&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2317-15292019000100013&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em 13 mar. 2021.

VALE, Daniel. **Uma ponte pode ser um romance**. Arquitetura e Design. 2017, 14 jun. 2017. Disponível em: <<https://wsimag.com/pt/arquitetura-e-design/25807-uma-ponte-pode-ser-um-romance>>. Acesso: 14 jun. 2020.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. 2ª ed. São Paulo: Editora SENACSP, 2018.

\_\_\_\_\_. **(I)mobilidade Urbana. Mobilidade Urbana nas Grandes Cidades**. Texto completo, encaminhado para publicação na revista URBS, publicado com cortes, sob o título Mobilidade Urbana. URBS, São Paulo, n°. 47, ano XII, p 7-11, 2008. Disponível em: <[http://www.fau.usp.br/deprojeto/labcom/produtos/2008\\_vargas\\_imobilidade.pdf](http://www.fau.usp.br/deprojeto/labcom/produtos/2008_vargas_imobilidade.pdf)>. Acesso em: 12 dez. 2011.

\_\_\_\_\_. **Comércio, serviços e cidade: subsídios para gestão urbana**. Revista brasileira de estudos urbanos e regionais, v.22, e202010pt, 2020. Disponível em: <<https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202010pt>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

XAVIER, Denise. **O caminho do pedestre: uma análise dos passeios públicos na Cidade de São Paulo**. São Paulo: Revista Belas Artes, Ano 6, n.16, set-dez 2014. Disponível em: <<http://www.belasartes.br/revistabelasartes/?pagina=player&slug=o-caminho-do-pedestre>>. Acesso: 25 mar. 2020.

YAMAMOTO, Andrea M. **Proposição de medidas para incentivar as viagens a pé na área central de São Paulo**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo da Unicamp. Campinas, 2017.

YÁZIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Humanitas/FFLCH6/USP, 2000

ZIONI, Silvana; KATO, Volia R. C. **Avenida Paulista. Um espaço público singular**. São Paulo: Vitruvius. 2015. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/15.176/5460>>. Acesso em: 23 jan. 2021.

## 2. CADERNOS TÉCNICOS, REPORTAGENS, MATÉRIAS E ARTIGOS DE IMPRENSA, NOTÍCIAS DA PREFEITURA DE SÃO PAULO E OUTRAS MÍDIAS DIGITAIS.

A HORA e a vez do pedestre. *TV Gazeta*, 03 nov. 2015. Disponível em: <<https://www.tvgazeta.com.br/noticias/hora-e-vez-pedestre/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

AFINAL, O QUE são Ruas Completas? *WRI Brasil*, 18 out. 2017. Disponível em: <<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/07/afinal-o-que-sao-ruas-completas>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. **Cidades a Pé. Série Cadernos Técnicos.** v. 16. 2015. Disponível em: <[http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/11/27/A0850675-28AD-46DC-9B57-664DF1BA766A.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2015/11/27/A0850675-28AD-46DC-9B57-664DF1BA766A.pdf)>. Acesso 13 mar. 2021.

ANGELO, Ivan. **A graça do footing.** In: *Veja São Paulo, Cidades*, 06 set. 2013 Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/cronica-ivan-angelo-a-graca-do-footing/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

AS FEIRAS no lazer dominical. *O Estado de S.Paulo*, 23 jan. 1981. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19610126-26305-nac-0026-999-11-not/busca/desconforto>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

ASSOCIAÇÃO DE LOJISTAS da Oscar Freire. **A Associação.** Disponível em <<http://www.oscarfreiresp.com.br/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. **da Oscar Freire. A região.** Disponível em <<https://web.archive.org/web/20170114044444/http://www.oscarfreiresp.com.br/regiao>>. Acesso em 01 jul. 2020.

AVENIDA DE lazer. *Folha de S.Paulo, Editorial*, 22 set. 2004. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz2209200403.htm>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

BAIRRO ORIENTAL se destaca pela mobilidade. *Folha de S.Paulo*, 19 ago. 2017. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=47950&keyword=%22rua+galvao+bueno++pedestre%22&anchor=6061782&origem=busca&originURL=&pd=abaa4c58fa18f76d102d66df15923cd1>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

BATALHA EM trânsito. *Folha de S.Paulo*, 15 jul. 2015. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=20286&keyword=acidentes&anchor=5996061&origem=busca&originURL=&pd=315df7abb021666443d5f66d71027cff>>. Acesso em 13 mar. 2021.

BELLEZA, Gilberto. **Para arquiteto, via deve manter "cara" da região.** In: *Folha de S.Paulo*, 20 jul. 2003. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u78727.shtml>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

BERGAMO, Mônica. **TRANSPORTE.** In *Folha de S.Paulo, Coluna*, 14 out. 2013. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/colunas/monicabergamo/2013/10/1356038-haddad-quer-obrigar-secretarios-e-assessores-a-irem-para-trabalho-de-onibus.shtml>>. Acesso em 13 mar. 2021.

CALABRIA, Rafael. **Por que podemos ter faixa exclusiva de pedestres também?** In: *Diário da Mobilidade*, 16 out. 2015. Disponível em: <<https://diariodamobilidade.wordpress.com/2015/10/16/porque-tambem-podemos-ter-faixa-exclusiva-de-pedestres/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

CALÇADA DA **Oscar Freire já tem problemas.** *Folha de S.Paulo*, 23 mai. 2007. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2305200717.htm>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

CALÇADAS DE **São Paulo são desafio para pedestres.** *O Estado de S.Paulo*, 17 fev. 2001. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20010217-39204-spo-47-cid-c5-not/busca/Oscar+Freire>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

CAMINHO DO **Imperador.** *Kallipolis*, 28 nov. 2012. Disponível em: <[https://web.archive.org/web/20121128074305/http://kallipolis.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=60&Itemid=67](https://web.archive.org/web/20121128074305/http://kallipolis.org/index.php?option=com_content&view=article&id=60&Itemid=67)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

CICLOVIA DA **Avenida Paulista é inaugurada.** *Prefeitura SP, Cidade*, 29 jun. 2015. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/vila\\_mariana/noticias/?p=58574](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/vila_mariana/noticias/?p=58574)>. Acesso em: 13 mar, 2021.

CIDADE ATIVA. **Relatório Paulista Aberta.** 2015. Disponível em: <<https://cidadeativa.org/iniciativa/leituras-urbanas/paulista-aberta/>>. Acesso: 13 mar. 2021.

COMO ANDA. **Mobilidade a pé: estado da arte do movimento no Brasil.** 2016. Disponível em: <[http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221\\_ComoAnda\\_RelatórioFinal\\_R01-1.pdf](http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221_ComoAnda_RelatórioFinal_R01-1.pdf)>. Acesso em 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. **Andar a pé eu vou: caminhos para defesa da causa no Brasil.** 2020. Disponível em: <[http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2020/08/comoanda-publicacao\\_andar-a-pe-eu-vou.pdf](http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2020/08/comoanda-publicacao_andar-a-pe-eu-vou.pdf)>. Acesso em 13 mar. 2021.



CORRIDA AMIGA. **Pesquisa de avaliação de impacto da paulista aberta.** 2019. Disponível em: <<http://corridaamiga.org/2019/05/23/pesquisa-de-avaliacao-de-impacto-da-paulista-aberta/>>. Acesso em: 13 mar, 2021

COMO COMPRAR **melhor.** *O Estado de S.Paulo*, 26 jan. 1961. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19610126-26305-nac-0026-999-11-not/busca/desconforto>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

DATAFOLHA. **61% dos moradores da região aprovam fechamento da Paulista.** In *UOL*, 22 fev. 2016. Disponível em: <<https://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2016/02/1742041-61-dos-moradores-da-regiao-aprovam-fechamento-da-paulista.shtml>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

DEBATE SOBRE **fechamento da avenida Paulista vira sessão de terapia.** *Folha de S.Paulo*, 01 ago. 2015. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1663286-debate-sobre-fechamento-da-avenida-paulista-vira-sessao-de-terapia.shtml>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

DIA MUNDIAL **Sem Carro: o espaço público é das pessoas.** *Akatu*, 26 set. 2012. Disponível em: <<https://www.akatu.org.br/noticia/dia-mundial-sem-carro-o-espaco-publico-e-das-pessoas/>>. Acesso em 13 mar. 2021.

DIMEINSTEIN, Gilberto. **Rua com grife.** In: *Folha de S.Paulo*, 06 mar. 2002. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/folha/dimenstein/urbanidade/gd060302.htm>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

DOMINGO NA **Paulista toma mais 1 quadra.** *Folha de S.Paulo*, 20 jun. 2004. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/acontece/ac2006200402.htm>>. Acesso em 13 mar. 2021.

DOMINGO PODE **virar dia de passeio na Avenida Paulista.** *UOL, Portal Aprendiz*, 09 dez. 2014. Disponível em: <<https://portal.aprendiz.uol.com.br/2014/12/09/domingo-pode-virar-dia-de-passeio-na-avenida-paulista/>>. Acesso em 13 mar. 2021.

DORIA ESVAZIA **programa de Haddad que veta carro em ruas aos domingos.** *Folha de S.Paulo*, 12 mai. 2017. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/05/1883305-doria-esvazia-programa-de-haddad-que-veta-carro-em-ruas-aos-domingos.shtml>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

DOSP – Diário Oficial Do Estado De São Paulo. **Memorando GAB-DD Nº 314/2015,** 15 set. 2015. p. 110. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/100363201/dosp-cidade-18-09-2015-pg-110>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

ENTIDADES PRESSIONAM **por abertura da Paulista e prometem ocupá-la no domingo.** *O Estado de S.Paulo*, 29 ago. 2015. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20150829-44510-nac-23-mrt-a24-not>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

ENTRE OS COMERCIANTES, **metade é a favor e 25% contra fechar Paulista para carro, diz pesquisa.** *O Estado de S.Paulo*, 02 set. 2015. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,entre-os-comerciantes-metade-e-a-favor-e-25-contra-fechar-paulista-para-carros-diz-pesquisa,1754731>> Acesso em: 13 mar. 2021.

ENTREGUE A **primeira etapa do projeto 'O Caminho do Imperador' na Liberdade.** *Prefeitura SP, Cidade*, 22 nov. 2008. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/index.php?p=129076>>. Acesso em 13 mar. 2021

FAIXA VERDE **deve ajudar circulação de pedestres em São Paulo.** *Record TV*, 17 set. 2015. Disponível em: <<https://recordtv.r7.com/sp-no-ar/videos/faixa-verde-deve-ajudar-circulacao-de-pedestres-em-sao-paulo-22102018>>. Acesso em: 13 mar. 2021

FAIXA É **implantada na Liberdade e causa discórdia entre comerciantes e pedestres.** *Shimbun*, 29 nov. 2016. Disponível em: <<http://saopauloshimbun.com.br/faixa-e-implantada-na-liberdade-e-causa-discordia-entre-comerciantes-e-pedestres/>>. Acesso em 13 mar. 2021.

FECHAMENTO DA **Paulista aos domingos torna-se definitivo.** *O Estado de S.Paulo*, 25 jun. 2016. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,fechamento-da-paulista-aos-domingos-torna-se-definitivo,10000059296>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

FECHAMENTO DA **Paulista e redução de velocidade dividem paulistanos.** *Folha de S.Paulo*, 02 nov. 2015. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/11/1701269-fechamento-da-paulista-e-reducao-de-velocidade-dividem-paulistanos.shtml>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

FECHAMENTO DA **Paulista não impactou trânsito no domingo, diz CET.** *O Estado de S.Paulo*, 01 jul. 2015. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,fechamento-da-paulista-no-domingo-nao-atrapalhou-o-transito--diz-cet,1717190>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

FECHAR AVENIDA **Paulista é marketing e traz prejuízo, diz associação.** *Folha de S.Paulo*, 19 ago. 2015. Disponível em: <<https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1670536-fechar-avenida-paulista-e-marketing-e-traz-prejuizo-diz-associacao.shtml#>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

FICHAS DO **Programa de Metas da Cidade de São Paulo 2013-2016**. Prefeitura SP, Cidade, 02 mar. 2015. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/planejamento/arquivos/15308-004\\_AF\\_FichasProgrmadeMetas2Fase.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/planejamento/arquivos/15308-004_AF_FichasProgrmadeMetas2Fase.pdf)>. Acesso em 13 mar. 2021.

FGV. **Cidades inteligentes e mobilidade urbana**. Caderno Técnico, 2014. Disponível em: <[https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/ouhttps://fgvprojetos.fgv.br/sites/fgvprojetos.fgv.br/files/cadernos\\_fgvprojetos\\_smart\\_cities\\_bilingue-final-web.pdf](https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/ouhttps://fgvprojetos.fgv.br/sites/fgvprojetos.fgv.br/files/cadernos_fgvprojetos_smart_cities_bilingue-final-web.pdf)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

FOLHETO PROGRAMA de **Metas**. Prefeitura SP, Cidade, 26 mar. 2013. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/gestao/noticias/?p=145028>>. Acesso em 13 mar. 2021.

FRENTE PELA **mobilidade ativa elege pelo menos 3 titulares e 4 suplentes no CMTT**. Ciclocidade, 16 jul. 2016. Disponível em: <<https://www.ciclocidade.org.br/noticias/842-frente-pela-mobilidade-ativa-elege-pelo-menos-3-titulares-e-4-suplentes-no-cmtt>>. Acesso em 13 mar. 2021.

GESTÃO URBANA. **Centro Aberto: experiências na escala humana**. São Paulo: SMDU – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, 2015. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/07/150512-Caderno-Centro-Aberto-tela-72.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. **Centro Aberto: rua Galvão Bueno**. São Paulo: SMDU – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, 2017. Disponível em: < Disponível em: <[https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04\\_GVB2\\_fasciculo\\_2017-12.pdf](https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/12/04_GVB2_fasciculo_2017-12.pdf)>. Acesso em: 13 mar. 2020.

GRUPOS FAVORÁVEIS à **abertura da Paulista prometem ocupar avenida neste domingo**. *O Estado de S.Paulo*, 28 ago. 2015. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,grupos-favoraveis-a-abertura-da-paulista-prometem-avenida-neste-domingo,1752517>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

HADDAD ESTUDA **ir ao trabalho de ônibus**. *O Estado de S.Paulo*, 01 out. 2013. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,haddad-estuda-ir-ao-trabalho-de-onibus-imp-,1080584>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

HADDAD VAI **de ônibus ao trabalho pela primeira vez**. *Exame*, 03 out. 2013. Disponível em: <<https://exame.com/brasil/haddad-vai-de-onibus-ao-trabalho-pela-primeira-vez/>>. Acesso em 13 mar. 2021.

HOSPITAIS DA **Paulista 'autorizam' fechamento da avenida aos domingos.** *Folha de S.Paulo*, 23 jul. 2015. Disponível em: <<https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/07/1659398-hospitais-da-paulista-autorizam-fechamento-da-avenida-aos-domingos.shtml?debug=true>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

HUGO BOSS **estréia coleção feminina em SP.** *O Estado de S.Paulo*, 07 abr.2001. Disponível em: <<https://cultura.estadao.com.br/noticias/geral,hugo-boss-estreaia-colecao-feminina-em-sp,20010407p8319>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

IMAGENS DE BENEDITO **Junqueira Duarte (1910-1995) revelam surpresas da cidade.** Veja São Paulo, 18 set. 2009. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/imagens-de-benedito-junqueira-duarte-1910-1995-revelam-surpresas-da-cidade/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

ITDP BRASIL. **Parcerias para a gestão de espaços públicos.** Rio de Janeiro: ITDP Brasil, 2020. Disponível em: <[https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2020/09/Relatório\\_Parcerias-para-a-gestao-de-espacos-publicos.pdf](https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2020/09/Relatório_Parcerias-para-a-gestao-de-espacos-publicos.pdf)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

JARDIM SUSPENSO, **nova proposta para a Liberdade.** *O Estado de S.Paulo*, 30 ago. 1974. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19740830-30499-nac-0016-999-16-not/busca/bairro+oriental>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

LIBERDADE: PROJETO **de revitalização do bairro não saiu do papel.** *Veja SP*, 05 dez. 2016. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/bairro-liberdade-revitalizacao/>>. Acesso em 13 mar. 2021.

LIBERDADE ORIENTAL, **um plano de 4 anos.** *O Estado de S.Paulo*, 07 out. 1973. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19731007-30224-nac-0047-999-47-not/busca/bairro+oriental>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

LIBERDADE TERÁ **faixa verde para pedestres.** *O Estado de S.Paulo*, 05 set. 2015. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20150905-44517-nac-17-mrt-a18-not/busca/faixa+verde+pedestres>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

MÃOS À OBRA! **(Paulistanos se unem para mudar São Paulo).** *O Estado de S.Paulo*, 27 mar. 2002. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20020317-39597-spo-35-cid-c1-not/busca/Oscar+Freire>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

MARQUES, Camila. **Motoristas x ciclistas.** In: *Folha de S.Paulo*, 21 nov. 2012. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/opiniaio/1188581-camila-marques-motoristas-x-ciclistas.shtml>>. Acesso em 13 mar. 2021.

MCIDADES. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Cadernos MCidades v. 6. DF: Ministério das Cidades, 2004. Disponível em: < <http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/128/titulo/cadernos-mcidades-6---politica-nacional-de-mobilidade-urbana-sustentavel#prettyPhoto>>. Acesso em 13 mar. 2021.

METRÔ. **Pesquisa Origem Destino 2017**. São Paulo: SMTM. Disponível em: <[http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/Ebook%20Pesquisa%20OD%202017\\_final\\_240719\\_versao\\_4.pdf](http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/Ebook%20Pesquisa%20OD%202017_final_240719_versao_4.pdf)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

MORADORES, COMERCIANTES e urbanistas criticam mudanças no bairro da **Liberdade**. *UOL*, 05 abr. 2019. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/2009/04/05/ult5772u3487.jhtm>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

MORAES, Flavio Luiz M. B. de. **Estudo Crítico e Histórico da Avenida Paulista**. Dissertação (Mestrado). IFCH da Unicamp. Campinas, 1995.

MOTA, Carlos Guilherme. **São Paulo Resiste**. In: *O Estado de S.Paulo. Espaço Aberto*, 03 jan. 2000. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20000103-38793-nac-0002-opi-a2-not/busca/Oscar+Freire>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

MP PODE levar bloqueio na Paulista para a Justiça. *Jornal GNN*. 25 ago. 2015. Disponível em: < <https://jornalggn.com.br/mobilidade-urbana/mp-pode-levar-bloqueio-na-paulista-para-a-justica/>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

MPSP – MINISTÉRIO PÚBLICO DE SÃO PAULO. **Nota à imprensa. Fechamento da Avenida Paulista**. 15 out. 2015. Disponível em: <[http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/noticias/noticia?id\\_noticia=14094315&id\\_grupo=118](http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/noticias/noticia?id_noticia=14094315&id_grupo=118)>. Acesso: 13 mar, 2021.

NA GASTRONOMIA, no comércio e na cultura, a presença japonesa. *O Estado de S.Paulo*, 24 abr. 1987. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19870424-34402-nac-0082-tur-30-not/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

NO CENTRO de SP, av. Liberdade ganha faixa verde só para pedestres. *Folha de S.Paulo*, 16 set. 2015. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/09/1682250-no-centro-de-sp-av-liberdade-ganha-faixa-verde-so-para-pedestres.shtml>>. Acesso em 13 mar. 2021.

NOVA CICLOVIA é inaugurada com Av. Paulista bloqueada ao trânsito. *G1*, 23 ago. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/08/ciclovias-inauguradas-e-avenida-paulista-e-bloqueada-informa-cet.html>>. Acesso em 13 mar, 2021.

NOVA EDIÇÃO do domingo na Paulista reúne 6 mil pessoas. *Prefeitura SP, Cidade*. 18 abr. 2005. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=137363>>. Acesso em 13. mar. 2021.

NUNES, Ana Carolina. **Estratégia 2 #Ocupar e Pressionar**. In: *Como Anda*, 2020. *Andar a pé eu Vou..* Disponível em: <[http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2020/08/comoanda-publicacao\\_andar-a-pe-eu-vou.pdf](http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2020/08/comoanda-publicacao_andar-a-pe-eu-vou.pdf)>. Acesso em 13 mar. 2021.

O ESTATUTO do pedestre foi regulamentado. E agora? *Cidadeapé*. 27 ago. 2020. Disponível em: <<https://cidadeape.org/2020/08/27/o-estatuto-do-pedestre-finalmente-foi-regulamentado-e-agora/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

O LIXO é um luxo. *O Estado de S.Paulo*, 27 abr. 2014. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20140427-44021-spo-135-ali-e4-not/busca/Oscar+Freire>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

O QUE É que a Paulista tem? Em vez de espantar, agitação atrai moradores. *O Estado de S.Paulo*, 17 jul. 2004. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040717-40450-spo-28-cid-c3-not/busca/Oscar+Freire>>. Acesso em: 13 mar. 2021

O QUE FAZER na Liberdade. *Sonho de Paete*, 26 jan. 2016. Disponível em: <<https://sonhodepaete.wordpress.com/tag/o-que-fazer-na-liberdade/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

OS DETALHES da obra que criará uma ciclovía na Avenida Paulista. *Veja SP*, 02 jan. 2015. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/ciclovía-avenida-paulista-canteiro/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

OSCAR FREIRE estende liquidação e atrasa reforma da calçada. *Folha de S.Paulo*, 15 fev. 2009. Disponível em: <<https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2009/02/504236-oscar-freire-estende-liquidacao-e-atrasa-reforma-da-calcada.shtml>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

OSCAR FREIRE ganhará mais uma repaginação. *O Estado de S.Paulo*, 12 jun. 2008. Disponível em: <<https://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,oscar-freire-ganhara-mais-uma-repaginação,187933>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

OSCAR FREIRE vai receber banho de loja. *O Estado de S.Paulo*, 09 set. 2004. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040909-40504-spo-35-cid-c4-not/busca/Oscar+Freire>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

PARA ARQUITETO, via deve manter "cara" da região. *Folha de S.Paulo*, 20 jul. 2003. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u78727.shtml>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

PARA HADDAD, **fechamento da Paulista é política pública**. *Exame*, 16 out. 2015. Disponível em: <<https://exame.com/brasil/fechamento-da-paulista-aos-domingos-e-politica-publica-diz-haddad/>>. Acesso em: 13 mar, 2021

PASSEIOS. **Bairro Oriental**. *O Estado de S.Paulo*, 18 jul. 1976. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19760718-31080-spo-0268-tur-13-not/busca/Bairro+Oriental>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

PASSEIO LIVRE. **Cartilha**. São Paulo: Prefeitura de S. Paulo. Coordenação das Subprefeituras, 2005. Fonte: <<https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/cartilha-do-programa-passeio-livre.pdf>> . Acesso em: 13 mar. 2021.

PAULISTA: CICLOFAIXA **estreia com recorde de público**. *O Estado de S.Paulo*, 03 set. 2012. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,paulista-ciclofaixa-estreia-com-recorde-de-publico-imp-,925041>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

PISO DA **Paulista será modelo para novas obras em calçadas**. *Folha de S.Paulo*, 24 mai. 2008. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2405200816.htm>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

PRADO, Luiz. **Livro revisita ideias da jornalista e ativista Jane Jacobs**. In: *Jornal da USP*, 6 ago. 2018. Disponível em: <<https://jornal.usp.br/cultura/livro-revisita-ideias-da-jornalista-e-ativista-jane-jacobs/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

PREFEITO HADDAD **pode começar a ir trabalhar de ônibus**. *Catraca Livre*, 01 out. 2013. Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/cidadania/prefeito-haddad-pode-comecar-a-ir-trabalhar-de-onibus/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

PREFEITO VISTORIA **obras de reurbanização da rua Oscar Freire**. *Prefeitura SP, Cidade*, 08 nov. 2006. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=136971>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

PREFEITURA ABRE **ciclovía da Paulista hoje e testa veto a carros aos domingos**. *O Estado de S.Paulo*, 28 jun. 2015. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20150628-44448-nac-19-mrt-a20-not/busca/Paulista+aberta>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

PREFEITURA ABRE **ciclovía da Paulista e testa veto a carros aos domingos**. *UOL, Notícias*, 28 jun. 2015. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2015/06/28/prefeitura-abre-ciclovía-da-paulista-e-testa-veto-a-carros-aos-domingos.htm?>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

**PREFEITURA COMEÇA implantar na Avenida Liberdade faixa verde para pedestres.** *EBC*, 16 set. 2015. Disponível em: <<https://tvbrasil.ebc.com.br/reportersaopaulo/episodio/prefeitura-comeca-implantar-na-avenida-liberdade-faixa-verde-para>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

**PREFEITURA DE São Paulo estuda fechar Avenida Paulista aos domingos.** *O Estado de S.Paulo*, 16 jun. 2015. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,prefeitura-de-sp-estuda-fechar-avenida-paulista-aos-domingos,1707451>>. Acesso em 13 mar, 2021.

**PREFEITURA DE São Paulo lança Programa de Metas 2013-2016.** *Rede Nossa SP*. 28 mar. 2013. Disponível em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/2013/03/28/prefeitura-de-sao-paulo-lanca-programa-de-metas-2013-2016-prefeitura-de-s-paulo/>>. Acesso em 13 mar. 2021.

**PREFEITURA DE SP pintará faixa verde exclusiva para pedestres na Liberdade.** *UOL*, 04 set. 2015. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2015/09/04/prefeitura-vai-pintar-faixa-verde-para-pedestres-na-liberdade.htm>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

**PREFEITURA DE SP vai pintar faixa verde, para pedestres, em área movimentada da Liberdade.** *Portal Mobilize*, 04 set. 2015. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/8659/prefeitura-de-sp-pintara-faixa-verde-exclusiva-a-pedestres-em-area-movimentada-da-liberdade.html>>. Acesso em 13 mar. 2021.

**PREFEITURA E MP fazem acordo para fechamento da Paulista aos domingos.** *G1*, 04 set. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/09/prefeitura-e-mp-fazem-acordo-para-fechamento-da-paulista-aos-domingos.html>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

**PREFEITURA ESTUDA fechar a Avenida Paulista aos domingos.** *Veja SP*, 16 jun. 2015. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/prefeitura-estuda-fechar-paulista-aos-domingos/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

**PREFEITURA FINALIZA 1ª fase das obras de revitalização da Rua Oscar Freire.** *Prefeitura SP, Cidade*, 01 nov. 2005. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=139921>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

**PREFEITURA INSTITUI oficialmente Programa Ruas Abertas.** *Capital SP, Notícias*. 29 nov. 2006. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-institui-oficialmente-programa-ruas-abertas>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

**PREFEITURA PINTARÁ faixa verde para pedestres na Liberdade.** *Veja SP*, 04 set. 2015. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/prefeitura-faixa-verde-pedestres-liberdade/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.



**PREFEITURA VAI criar faixa verde exclusiva para pedestres na liberdade.** Cidade a Pé, 04 set. 2015. Disponível em: <<https://cidadeape.org/2015/09/04/prefeitura-vai-criar-faixa-verde-exclusiva-para-pedestres-na-liberdade/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

**PREFEITURA VAI criar faixa verde exclusiva para pedestres na Liberdade.** G1, 04 set. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/09/prefeitura-vai-criar-faixa-verde-exclusiva-para-pedestres-na-liberdade.html>>. Acesso em 13 mar. 2021.

**PRÊMIO APCA reconhece programa Ruas Abertas.** *Capital SP, Notícias*. 05 dez. 2016. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-institui-oficialmente-programa-ruas-abertas/premio-apca-reconhece-programa-ruas-abertas>>. Acesso em 13 mar. 2021.

**PROJETO DA faixa extra de pedestre avança na capital paulista.** *Jovem Pan*, 22 ago. 2016. Disponível em: <<https://jovempan.com.br/videos/programas/jornal-da-manha/projeto-de-faixa-extra-para-pedestres-em-sp-avanca.html>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

**PROGRAMA DE Metas da Cidade de São Paulo 2013-2016.** *Prefeitura SP, Cidade*, 02 mar. 2015. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/gestao/programa\\_de\\_metas/index.php?p=149999](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/gestao/programa_de_metas/index.php?p=149999)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

**PROJETO DA faixa extra de pedestre avança na capital paulista.** *O Estado de S.Paulo*, 22 ago. 2016. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,projeto-da-faixa-extra-de-pedestre-avanca,10000071177>>. Acesso em: 13 mar. 2021

**PROJETO PILOTO Av. Liberdade - Ampliar calçadas não é tão simples quanto parece.** *Portal Mobilize*, 09 out. 2015. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/8819/ampliar-calçadas-nao-e-tao-simples-quanto-parece.html>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

**PROJETO 'RUAS ABERTAS' vira programa oficial e permanente da cidade de SP.** *Globoplay*, 04 jul. 2016. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/5138398/>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

**REFORMA DA Avenida Paulista chega à Rua da Consolação.** *Prefeitura SP, Cidade*, 16 jan. 2008. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=124003>>. Acesso em 13 mar. 2021.

**REFORMA DA Oscar Freire começa em outubro.** *Folha de S.Paulo*, 23 set. 2005. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2309200513.htm>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

RICOS E POBRES **perdem cada vez mais tempo no trânsito**. *IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada*, 12 mar, 2013. Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/porta1/index.php?option=com\\_content&view=article&id=17212](https://www.ipea.gov.br/porta1/index.php?option=com_content&view=article&id=17212)>. Acesso em: 13 mar, 2021.

RUA DO ITAIM **vai virar shopping a céu aberto**. *O Estado de S.Paulo*, 13 mai. 2003. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20030513-40019-spo-32-cid-c4-not/busca/Oscar+Freire>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

SABOYA, FABIO. **Ruas comerciais de São Paulo mudam para enfrentar shoppings**. *Folha de S.Paulo*, 20 jul. 2003. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u78729.shtml>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

SE ESTA RUA, **se esta rua fosse nossa...** *Outras Palavras*, 20 set. 2014. Disponível em: <<https://outraspalavras.net/blog/se-esta-rua-se-esta-rua-fosse-nossa/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

SESCSP. **5 Anos de Paulista Aberta**. 2020. Disponível em: <<https://m.sescsp.org.br/encontros-online-sobre-os-5-anos-de-paulista-aberta/>>. Acesso em: 13 mar, 2021.

SERRA PÁRA **Domingo na Paulista que alcançou 76% de aprovação**. *Folha de S.Paulo*, 10 jun. 2005. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1006200509.htm>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

SOLUÇÕES PARA CIDADES. **Iniciativas inspiradoras: requalificação de ruas comerciais**. 2020. Disponível em: <<http://solucoesparacidades.com.br/espacos-publicos/requalificacao-da-rua-oscar-freire-sao-paulosp/>>. Acesso em 01 jul. 2020.

SUMARÉ SERÁ **a mais nova praia de Paulistano**. *O Estado de S.Paulo*, 18 set. 2004. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040918-40513-spo-52-cid-c4-not/busca/Rua+Oscar+Freire+cal%C3%A7ada>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

TERRON, Joca Reiners. **O lixo é um lixo**. In: *O Estado de S.Paulo, Aliás*, 27 abr.2014. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20140427-44021-nac-135-ali-e4-not/busca/LIXO+LUXO>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

TONOBOHN, Ronaldo. 03 nov. 2015. **A hora e a vez do pedestre**. Disponível em: <<https://www.tvgazeta.com.br/noticias/hora-e-vez-pedestre/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

TROPEÇÕES E QUEDAS **pelas calçadas**. In IPEA. *Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada*. Clipping 1503. Diário do Comércio (SP) [s/d]. Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_alphacontent&section=28&ordering=13&limitstart=1500&limit=20](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_alphacontent&section=28&ordering=13&limitstart=1500&limit=20)>. Acesso em 13 mar. 2021.

UMA RUA **dos Pinheiros**. *O Estado de S.Paulo*, 20 mai. 2011. Disponível em: <<https://www.estadao.com.br/blogs/guias/uma-rua-dos-pinheiros/>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

VIGLIECCA e ASSOCIADOS. **Projeto Rua Oscar Freire**. Disponível em: <<http://www.vigliecca.com.br/pt-BR/projects/oscar-freire-street>>. Acesso em 01 jul. 2020.

### 3. LEIS, DECRETOS E PORTARIAS

ABNT - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050/2004**. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <<http://www.abnt.org.br/imprensa/releases/6974-abnt-lanca-nova-versao-da-abnt-nbr-9050-de-acessibilidade>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

CONTRAN – CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Resolução CONTRAN nº 236 de 11/05/2007. Aprova o Volume IV - **Sinalização Horizontal**, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Disponível em: <[https://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-236-2007\\_106052.html](https://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-236-2007_106052.html)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o **Código de Trânsito Brasileiro – CTB**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000. **Direito das Pessoas com Deficiência Física ou com Mobilidade Reduzida**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10098.htm)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Art. 1º Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei n. 10.683, de 28 de maio de 2003. **Ministério das Cidades**. Conversão da MPV N° 103, de 2003, Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2003/L10.683impressao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.683impressao.htm)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Projeto de Lei da Câmara n° 1.687, de 02 de agosto de 2007. Institui as diretrizes da **política de mobilidade urbana** e dá outras providências. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=361135>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Projeto de Lei da Câmara n° 26, de 2010. **Lei do Gesto do Pedestre**. Altera o art. 69 e o item 6 do Anexo II - Sinalização, da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a travessia de pedestres em passagem sinalizada. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=3373646&ts=1594031318789&disposition=inline?>>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n°s 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei n° 5.452, de 1° de maio de 1943, e das Leis n°s 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei n° 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a **Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm)>. Acesso em: 13 mar. 2021.

SÃO PAULO. Decreto n. 42.834, de 6 de fevereiro de 2003. Institui o **Programa de Intervenção em Ruas Comerciais** do Município de São Paulo. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-42834-de-6-de-fevereiro-de-2003/detalhe>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei n° 13.885 de 25 de agosto de 2004. **Plano Diretor**. Estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-13885-de-25-de-agosto-de-2004>>. Acesso em 13 mar, 2021.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 45.811, de 1 de abril de 2005. Dispõe sobre a organização da **Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida - SEPED**; altera a denominação e a lotação dos cargos de provimento em comissão que especifica. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-45811-de-1-de-abril-de-2005/consolidado>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 45.904, de 19 de maio de 2005. **Decreto de Padronização dos Passeios**. Regulamenta o artigo 6º da lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, no que se refere à padronização dos passeios públicos do município de São Paulo. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/decreto/2005/4590/45904/decreto-n-45904-2005-regulamenta-o-artigo-6-da-lei-n-13885-de-25-de-agosto-de-2004-no-que-se-refere-a-padronizacao-dos-passeios-publicos-do-municipio-de-sao-paulo>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 46.368, de 21 de setembro de 2005. Dispõe sobre a **Comissão de Implementação e sobre o Programa de Intervenção em Ruas Comerciais** do Município de São Paulo. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-46368-de-21-de-setembro-de-2005>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 46.880, de 29 de dezembro de 2005. Altera o Decreto nº 46.368, de 21 de setembro de 2005, que dispõe sobre a **Comissão de Implementação e sobre o Programa de Intervenção em Ruas Comerciais** do Município de São Paulo. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-46880-de-29-de-dezembro-de-2005>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei nº 14.223, de 26 de setembro de 2006. **Lei Cidade Limpa**. Dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do município de São Paulo. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/2006/1422/14223/lei-ordinaria-n-14223-2006-dispoe-sobre-a-ordenacao-dos-elementos-que-compoem-a-paisagem-urbana-do-municipio-de-sao-paulo>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007. Institui o **Dia Municipal sem Carro**. Consolida a Legislação Municipal referente a datas comemorativas, eventos e feriados do Município de São Paulo, e dá outras providências. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei nº 14.675, de 23 de janeiro de 2008. Institui o **Plano Emergencial de Calçadas - PEC**. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14675-de-23-de-janeiro-de-2008>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 49.544, de 29 de maio de 2008. Define as **rotas emergenciais e respectivas vias abrangidas pelo Plano Emergencial de Calçadas - PEC**, instituído pela Lei nº 14.675, de 23 de janeiro de 2008.. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-49544-de-29-de-maio-de-2008>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Portaria Secretaria Municipal de Transportes - SMT nº 43, de 4 de junho de 2009. Dispõe sobre implantação de obras de melhoria do sistema viário e/ou sinalização de trânsito, nas vias sob circunscrição municipal, **Traffic Calming ou Moderação de Tráfego**. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/portaria-secretaria-municipal-dos-transportes-43-de-5-de-junho-de-2009/consolidado>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 55.045, de 16 de abril de 2014. Regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada “**parklet**”. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Decreto-55.045.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei nº 16.050 de 31 de julho de 2014. Aprova a **Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico** do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16050-de-31-de-julho-de-2014/consolidado>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016. Institui o **Plano Municipal De Mobilidade Urbana De São Paulo – PlanMob/SP 2015**. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/decreto/2016/5683/56834/decreto-n-56834-2016-institui-o-plano-municipal-de-mobilidade-urbana-de-sao-paulo-planmob-sp-2015>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei n. 16.402, de 22 de março de 2016. **Lei de Uso e Ocupação do Solo de São Paulo**. Disciplina o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no Município de São Paulo, de acordo com a Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 – Plano Diretor Estratégico (PDE). Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16402-de-22-de-marco-de-2016>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 57.086, de 24 de junho de 2016. Institui o **Programa Ruas Abertas**, nos termos da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-57086-de-24-de-junho-de-2016>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei nº 16.670, de 29 de dezembro de 2016. Institui o **Programa Ruas Abertas** e engloba três modalidades: Ruas de Cultura e Lazer, Ruas 24 Horas e Vagas Vivas. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16607-de-29-de-dezembro-de-2016>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Lei n. 16.673, de 13 de junho de 2017. Institui o **Estatuto do Pedestre** no Município de São Paulo, e dá outras providências. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16673.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2021.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 59.670, de 7 de agosto de 2020. Regulamenta a Lei nº 16.673, de 13 de junho de 2017, que institui o **Estatuto do Pedestre** no Município de São Paulo. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-59670-de-7-de-agosto-de-2020>>. Acesso em: 13 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 59.670, de 7 de agosto de 2020. Consolida os critérios para a **padronização das calçadas**, bem como regulamenta o disposto nos incisos VII e VIII do “caput” do artigo 240 do Plano Diretor Estratégico, o Capítulo III da Lei nº 15.442, de 9 de setembro de 2011, e a Lei nº 13.293, de 14 de janeiro de 2002. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-59671-de-7-de-agosto-de-2020>>. Acesso em: 13 mar. 2020.