

Camila Motoike Paim

# PAULISTA A B E R T A

Avenida Paulista no contexto  
dos movimentos de abertura  
de ruas, o espaço viário e suas  
apropriações

São Paulo, 2022

Camila Motoike Paim

## **Paulista Aberta**

Avenida Paulista no contexto dos movimentos de abertura de ruas, o espaço viário e suas apropriações

**Versão Corrigida**

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Área de Concentração: Paisagem e Ambiente

Orientador: Prof. Dr. Fábio Mariz Gonçalves

São Paulo

2022

EXEMPLAR REVISADO E ALTERADO EM RELAÇÃO À VERSÃO ORIGINAL , SOB RESPONSABILIDADE DA AUTORA E ANUÊNCIA DO ORIENTADOR.

A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade.

São Paulo, 17 de julho de 2022.

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001

Catálogo na Publicação  
Serviço Técnico de Biblioteca  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

**Paim, Camila Motoike**

**Paulista Aberta: Avenida Paulista no contexto dos movimentos de abertura de ruas, o espaço viário e suas apropriações / Camila Motoike Paim; orientador Fábio Mariz Gonçalves. - São Paulo, 2022.  
299p.**

**Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Paisagem e Ambiente.**

**1. Avenida Paulista. 2. Apropriação do Espaço. 3. Sistemas de Espaços Livres. I. Gonçalves, Fábio Mariz, orient. II. Título.**

Nome: PAIM, Camila Motoike

Título: Paulista Aberta

Avenida Paulista no contexto dos movimentos de abertura de ruas, o espaço viário e suas apropriações

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição \_\_\_\_\_

Julgamento \_\_\_\_\_

Assinatura \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição \_\_\_\_\_

Julgamento \_\_\_\_\_

Assinatura \_\_\_\_\_

Prof. Dr. \_\_\_\_\_

Instituição \_\_\_\_\_

Julgamento \_\_\_\_\_

Assinatura \_\_\_\_\_



**Paulista Aberta**, imagem tirada com auxílio de drone. Foto: Jéssica Luchesi, outubro de 2019.

para Diogo, Neusa e Filipe



## Agradecimentos

Ao professor Fábio Mariz Gonçalves por aceitar orientar essa pesquisa, pela paciência e cuidado durante todo o processo e por me dar a oportunidade de integrar o Lab. QUAPÁ.

A todo Lab. QUAPÁ pelas contribuições diretas e indiretas. Agradecimentos especiais às professoras Ana Cecília Campos e Francine Sakata e às amigas Isabela Sollero, Juliana Reis e Talita Micheleti, mulheres inspiradoras. Ao Silvio Macedo e à Josefina Capitani.

À CAPES pelo auxílio à pesquisa que permitiu o desenvolvimento deste trabalho.

Aos amigos da FAU, parte fundamental da minha formação, especialmente à Joyce Rodrigues, parceira desde o primeiro dia.

Às companheiras de mestrado Isabella Armentano e Camila Reis pelas trocas e pelo apoio.

Aos amigos de profissão Amanda, Levy, Bianca, Denis, Luiza e Luna, todos, de alguma forma, colaboraram nesta jornada.

À Leticia Sabino pela disponibilidade em compartilhar a experiência do movimento pela Paulista Aberta. Ao grupo do Paulista Aberta Lab. pelas discussões que contribuíram para esta pesquisa.

À Jéssica Luchesi pela gentileza em auxiliar com o voo de drone e pelas imagens cedidas.

Às amigas de vida Alinie, Bia, Fernanda, Jéssica, Larissa e Lumi, companheiras das imersões por São Paulo, de norte a sul (literalmente!).

À Fernanda Toledo (e Toledo Produções!), por tudo.

À minha família. Aos meus pais por tanto, mas, principalmente, por todo incentivo que me faz querer seguir estudando. Ao Filipe, irmão querido. À Rose e Elissandra (e Gizmo) por todo apoio.

Ao Diogo, sem o qual este trabalho não seria possível.



Avenida Paulista vista do mirante do SESC. Foto: autora, junho de 2019.

PAIM, Camila Motoike. **Paulista Aberta: Avenida Paulista no contexto dos movimentos de abertura de ruas, o espaço viário e suas apropriações**. 2022. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

## **Resumo**

Este trabalho propõe o estudo do programa Paulista Aberta que, desde 2015, possibilitou a abertura da Avenida Paulista, localizada no centro expandido de São Paulo, para o uso livre das pessoas a pé ou em meios de transporte ativos. Por iniciativa da sociedade civil, a proposta foi implantada em caráter experimental e, posteriormente, oficializada como política pública. Desde então, a Paulista Aberta se estabeleceu como parte da vida e do imaginário dos paulistanos. O funcionamento da Paulista Aberta prescinde de alterações na morfologia do espaço viário para além do bloqueio temporário aos automóveis. Sendo assim, as transformações espaciais ensejadas pela Paulista Aberta são o resultado das formas de apropriação praticadas por seus usuários. Nesse sentido, esta experiência aponta para a importância dos espaços viários como lugares de convívio e práticas socioespaciais e, dentro desse debate, enquadra-se num contexto mais amplo de movimentos e políticas que propuseram outras formas de intervir neles. Esta pesquisa analisa o programa Paulista Aberta buscando compreendê-lo a partir de dois aspectos: (1) o estudo do seu processo de implantação, dentro da conjuntura social e política no período em que o programa foi proposto para a cidade de São Paulo, mas também à luz de experiências anteriores que contribuíram para a sua efetivação e (2) a análise da medida em uso a partir da vivência em campo, com intuito de apreender seu significado por meio das apropriações possíveis durante as suas 8 horas de funcionamento. Com base nestas duas perspectivas, argumenta-se que a experiência da Paulista Aberta contribui para a reflexão sobre as formas de concepção de políticas públicas, tendo em vista o envolvimento dos diversos agentes, o processo experimentação e, sobretudo, o objeto de intervenção proposto, elemento do sistema viário da cidade. Finalmente, a análise deste programa, no período de quase cinco anos de sua vigência, demonstra a importância de olhar para as apropriações dos espaços públicos, que não são resultado imediato das intervenções propostas, mas sim as manifestações espontâneas daqueles que os frequentam, indicativos de possibilidades que vão além do planejado.

**Palavras-chave:** Avenida Paulista, Paulista Aberta, Apropriações, Sistemas de Espaços Livres



**Paulista Aberta** vista do mirante do SESC. Foto: autora, agosto de 2019.

PAIM, Camila Motoike. **Paulista Aberta: Paulista Avenue in the context of the open streets movement, the road space and its appropriations**. 2022. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

## **Abstract**

This research proposes the study of the Paulista Aberta program that, since 2015, has enabled the conversion of Paulista Avenue, located in the expanded center of São Paulo, in an open space for people on foot or in active means of transportation. Through a civil society initiative, the proposal was implemented on an experimental basis and later made official as public policy. Since then, Paulista Aberta has established itself as part of the life and imagination of paulistanos. The functioning of Paulista Aberta does not require changes in the morphology of the road space beyond the temporary blocking of vehicle traffic. Thus, the spatial transformations made possible by Paulista Aberta are the result of the forms of appropriation practiced by its users. In this sense, this experience points to the importance of road spaces as places of coexistence and social-spatial practices and, within this debate, it fits into a broader context of movements and policies that proposed other ways of intervening in them. This research analyzes the Paulista Aberta program seeking to understand it from two aspects: (1) the study of its implementation process, within the social and political conjuncture in the period when the program was proposed for the city of São Paulo, but also in light of previous experiences that contributed to its effectiveness and (2) the analysis of the measure in use from the field experience, aiming to apprehend its meaning through the possible appropriations during its 8 hours of operation. Based on these two perspectives, it is argued that the experience of Paulista Aberta contributes to the thought on the ways of conceiving public policies, considering the involvement of several agents, the experimentation process and, above all, the proposed object of intervention, an element of the city's road system. Finally, the analysis of this program, in the period of almost five years of its effectiveness, demonstrates the importance of looking at the appropriations of public spaces, which are not the immediate result of the proposed interventions, but the spontaneous manifestations of those who frequent them, indicative of possibilities that go beyond the planned.

**Keywords:** Paulista Avenue, Paulista Aberta, Appropriations, Open Spaces System

# Lista de Figuras

## Introdução

Figura 1: Vista aérea da Avenida Paulista no cruzamento com a Avenida Brigadeiro Luís Antônio durante a Paulista Aberta (imagem tirada com auxílio de drone). Foto: Jéssica Luchesi, outubro de 2019.

## PARTE I

### Capítulo 1

Figura 1: Play Street de Nova Iorque nas primeiras décadas do século XX. Fonte: The Atlantic. Disponível em: <<https://ephemeralnewyork.wordpress.com/tag/play-street-new-york-city/>>. Acesso em: 08 abr. 2021.

Figura 2: Realização do Bicycle Sunday na Lake Washington Boulevard, Seattle, em junho de 2016. Foto: Ken Lambert / The Seattle Times. Disponível em: <<https://www.seattletimes.com/opinion/lets-make-every-day-bicycle-sunday-in-the-heart-of-seattle/>>. Acesso em: 08 abr. 2021.

Figura 3: Car-free Sunday no Golden Gate Park de São Francisco, em maio de 2021. A liberação da JFK Drive para os usuários do parque aos domingos, tradição de 54 anos, continuou a ocorrer mesmo durante a pandemia de Covid-19 que forçou a adoção de medidas de isolamento social a partir de março de 2020. Foto: Paul Chinn / The San Francisco Chronicle. Disponível em: <<https://www.sfchronicle.com/local/article/Will-Golden-Gate-Park-s-JFK-Drive-reopen-to-16169882.php#photo-20978762>>. Acesso em: 02 jul. 2021.

Figura 4: Parada celebra a passagem do último carro particular na Central Drive do Central Park, em Nova Iorque, no dia 26 de junho de 2018. A ONG Transportation Alternatives, que participou do evento, atua na causa desde os anos 1960. Foto: Erwin Figueroa / The Streetsblog NYC. Disponível em: <<https://nyc.streetsblog.org/2018/06/27/say-goodbye-to-cars-in-central-park/>>. Acesso em: 02 jul. 2021.

Figura 5: Ciclovia de Bogotá nos anos 1980, a "praia" dos bogotanos. A imagem faz parte da reportagem publicada originalmente em abril de 1983 na revista Diners e republicada no site da revista em comemoração aos seus 46 anos de existência. Fonte: Acervo Diners. Disponível em: <[https://revistadiners.com.co/multimedia/17545\\_la-ciclovía-es-la-playa-de-los-bogotanos/](https://revistadiners.com.co/multimedia/17545_la-ciclovía-es-la-playa-de-los-bogotanos/)>. Acesso em: 05 mar. 2021.

Figuras 6 e 7: Ciclovia de Bogotá nos anos 1980. Além dos ciclistas, as vias davam lugar aos corredores, patinadores e também àqueles que aproveitavam para passear com suas famílias. Fonte: Acervo Diners. Disponível em: <[https://revistadiners.com.co/multimedia/17545\\_la-ciclovía-es-la-playa-de-los-bogotanos/](https://revistadiners.com.co/multimedia/17545_la-ciclovía-es-la-playa-de-los-bogotanos/)>. Acesso em: 05 mar. 2021.

Figura 8: Voluntária das Summer Streets de Nova Iorque auxilia na sinalização do evento. Fonte: NYC DOT. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/nycstreets/collections/72157705975030841/>>. Acesso em: 25 jun. 2021.

Figura 9: Guardanives da Ciclovia, voluntários da Ciclovia de Bogotá. Fonte: IDRD. Disponível em: <<https://www.idrd.gov.co/guardianes-la-ciclovía>>. Acesso em: 07 jul. 2021.

Figura 10: Voluntária da CicLAvia de Los Angeles. Fonte: CicLAvia. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/laciclavia/albums/>>. Acesso em: 25 jun. 2021.

Figura 11: Recreovia, atividade complementar da Ciclovia de Bogotá. Fonte: IDRD. Disponível em: <<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/dia-de-la-mujer-en-la-recreovia-de-bogota-este-8-de-marzo>>. Acesso em: 07 jul. 2021.

Figura 12: Tendinhas do "Alcázar", Programa de Educação Ambiental sobre Rodas da Secretaria da Saúde da CDMX. Fonte: Gaceta de México. Disponível em: <<https://www.gacetademexico.com/cdmx-paseo-dominical-muevete-en-bici-tercera-ciclovía-recreativa-mas-grande-del-mundo-participando-domingo-4-marzo-81-mil-523-personas/>>. Acesso em: 28 jun. 2021.

Figura 13: Realização do "Muévete", programa de ativação física da SEDESA, durante edição do Muévete em Bici da Cidade do México em 2018. Fonte: SEDEMA. Disponível em: <<https://sedema.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/sedema-realizo-el-ultimo-paseo-dominical-muevete-en-bici-del-sexenio>>. Acesso em: 28 jun. 2021.

Figura 14: Área de apresentação "Expresate en la vía", na Via RecreActiva de Guadalajara. Espaço aberto para apresentações artísticas (canto, atuação, dança), requer somente inscrição prévia. Fonte: Via RecreActiva. Disponível em: <[https://www.viareactiva.org/portfolio\\_page/expresate-en-la-vía/](https://www.viareactiva.org/portfolio_page/expresate-en-la-vía/)>. Acesso em: 21 abr. 2021.

Figura 15: A "Área Infantil" da Via RecreActiva de Guadalajara, espaço exclusivo para crianças onde são realizadas brincadeiras e atividades esportivas. Fonte: Via RecreActiva. Disponível em: <[https://www.viareactiva.org/portfolio\\_page/area-infantil-2/](https://www.viareactiva.org/portfolio_page/area-infantil-2/)>. Acesso em: 21 abr. 2021.

Figura 16: Ciclovia de Bogotá nos arredores do Capitólio Nacional, agosto de 2009. Foto: Nathan Gibbs. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/nathangibbs/3880125920/in/pool-ciclovíabogota/>>. Acesso em: 19 mar. 2021.

Figura 17: Ciclovia de Bogotá na Carrera 7ª no cruzamento com a Calle 17, setembro de 2011. Foto: Felipe Restrepo Acosta. Disponível em: <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ciclov%C3%ADa\\_Bogot%C3%A1\\_cra\\_7\\_con\\_cl\\_17.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ciclov%C3%ADa_Bogot%C3%A1_cra_7_con_cl_17.JPG)>. Acesso em: 18 mar. 2021.

Figura 18: Muévete em Bici no Paseo de la Reforma, Cidade do México, próximo ao monumento El Ángel de la Independencia, em julho de 2018. Fonte: Muévete em Bici / Facebook. Disponível em: <<https://www.facebook.com/Mu%C3%A9vete-en-Bici-CDMX-100801496692679/photos/a.203075239798637/1489179181188230>>. Acesso em: 28 jun. 2021.

Figura 19: Summer Streets, em Nova Iorque, edição de agosto de 2019, na Park Avenue com a 32st. Fonte: NYC DOT. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/nycstreets/collections/72157705975030841/>>. Acesso em: 25 jun. 2021.

Figura 20: Ciclopaseo pelo centro histórico de Quito, março de 2019. Fonte: Ñan Magazine. Disponível em: <<https://www.nanmagazine.com/en/ciclopaseo-sunday-cycling-in-quito/>>. Acesso em: 08 set. 2020.

Figura 21: Via RecreActiva na Avenida Ignacio Vallarta junto ao monumento Arcos de Guadalajara, em Guadalajara, fevereiro de 2009. Foto: Raul Macias. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/raulmacias/3245411646/in/photostream/>>. Acesso em: 21 abr. 2021.

Figura 22: A via expressa Avenida del Río é ocupada por ciclistas durante a Ciclovia de Medellín, novembro de 2020. Fonte: Inder / Twitter. Disponível em: <<https://twitter.com/INDERMEDELLIN/status/1330135089284603904/photo/1>>. Acesso em: 22 jun. 2021.

Figura 23: A Ciclovia de Itagüí, cidade da região metropolitana de Medellín, em janeiro de 2011. Foto: Nicole Marin. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/marinmakespictures/5366309032/>>. Acesso em: 22 abr. 2021.

Figura 24: Sunday Streets São Francisco em Mission, bairro de raízes latinas localizado na região central da cidade, junho de 2009. Fonte: blog Burrito Justice. Disponível em: <<https://burritojustice.com/2009/06/07/sunday-streets-mission-edition/>>. Acesso em: 29 jun. 2021.

Figura 25: Usuários da CicLAvia passam pelo Chinatown Gateway Monument na avenida Broadway, área central de Los Angeles, outubro de 2019. Fonte: CicLAvia. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/laciclavia/albums/>>. Acesso em: 25 jun. 2021.

Figura 26: Frequentadores do Ciclopaseo de Quito passeiam a pé e em bicicleta na Avenida Río Amazonas, outubro de 2017. Fonte: Wikimedia Commons. Disponível em: <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ciclopaseo\\_along\\_Amazonas\\_2.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ciclopaseo_along_Amazonas_2.jpg)>. Acesso em: 21 abr. 2021.

Figura 27: Atividade programada realizada pela marca Adidas na Ciclorecreovia de Santiago em abril de 2018. Fonte: Ciclorecreovia. Disponível em: <<http://www.ciclorecreovia.cl/auspicios-y-eventos-en-ciclorecreovia>>. Acesso em: 25 jun. 2021.

Figura 28: Também ao longo da Ciclorecreovia são instalados dispositivos publicitários temporários. Fonte: Ciclorecreovia. Disponível em: <<http://www.ciclorecreovia.c/auspicios-y-eventos-en-ciclorecreovia>>. Acesso em: 25 jun. 2021.

Figura 29: Escorregador aquático inflável de 82 metros de comprimento montado na Foley Square, Manhattan, ação patrocinada pela empresa Vita Coco, agosto de 2015. Fonte: NYC DOT. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/nycstreets/collections/72157705975030841/>>. Acesso em: 25 jun. 2021.

## CAPÍTULO 2

Figura 30: Crianças na Praça do Alto Bronze, em 1929. Trata-se do primeiro Jardim de Recreio implantado em Porto Alegre. Fonte: LUME UFRGS. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/9944>>. Acesso em: 8 jul. 2021.

Figura 31: Reprodução de imagem que representa a etapa de "Estratégia" para implantação da Rua de Lazer. Fonte: "Teoria e Prática do Esporte Comunitário e de Massa", 1981, p.142.

Figura 32: Reprodução de imagem que representa a etapa de "Preparação" das Ruas de Lazer. Fonte: "Teoria e Prática do Esporte Comunitário e de Massa", 1981, p.144.

Figura 33: Reprodução de imagem do capítulo "A Essência da Rua de Lazer" que narra através de fotos e suas legendas os objetivos almejados para as Ruas de Lazer. Fonte: "Teoria e Prática do Esporte Comunitário e de Massa", 1981, p.156.

Figura 34: Área de Lazer da Avenida Atlântica, em Copacabana, amplia o espaço do calçadão na orla da praia. Fonte: Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://intervencoes temporarias.com.br/intervencao/lazer-na-avenida-atlantica/>>. Acesso em: 6 jun. 2021.

Figura 35: No Leblon, a Área de Lazer ocupa a Avenida Delfim Moreira. Fonte: Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://intervencoes temporarias.com.br/intervencao/lazer-na-avenida-delfim-moreira/>>. Acesso em: 6 jun. 2021.

Figura 36: Área de Lazer da Avenida Vieira Souto na praia de Ipanema. Fonte: Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://intervencoes temporarias.com.br/intervencao/lazer-na-avenida-vieira-souto/>>. Acesso em: 6 jun. 2021.

Figura 37: A Rua Dias da Cruz, via comercial do bairro do Méier, Rio de Janeiro, é aberta para a população aos domingos e feriados. Fonte: blog Subúrbio em Pauta. Disponível em: <<https://suburbioempauta.wordpress.com/2011/04/10/lazer-na-dias-da-cruz-meier/>>. Acesso em: 6 jun. 2021.

Figura 38: Reabertura da Área de Lazer do Aterro do Flamengo (Avenida Infante Dom Henrique) em julho de 2020. Fonte: Agência Brasil. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2020-07/areas-de-lazer-reabertas-atraem-milhares-de-cariocas-em-domingo-de-sol>>. Acesso em: 18 ago. 2021.

Figura 39: Eixão do Lazer de Brasília, setembro de 2016. Foto: Nelson Noslen. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/noslennelson/28995804803/>>. Acesso em: 15 ago. 2021.

Figura 40: Frequentadores retornam ao Eixão do Lazer, com uso de máscaras de proteção. O programa foi reativado em junho de 2020, após dois meses de suspensão em razão da pandemia de Covid-19. Fonte: Agência Brasília. Disponível em: <<https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2020/12/23/eixao-do-lazer-e-ativa-3-tem-horario-ampliado/>>. Acesso em: 15 ago. 2021.

Figura 41: O evento gastronômico "Chefs nos Eixos" leva ao Eixão do Lazer pratos de alta culinária a preços baixos e promove oficinas gratuitas. Fonte: site Curta Mais. Disponível em: <<https://www.curtamais.com.br/brasil/brasil-recebe-a-8a-edicao-do-chefs-nos-eixos-no-eixao-do-lazer>>. Acesso em: 15 ago. 2021.

Figura 42: Biblioteca Itinerante Barca das Letras promove ação de coleta de doações no Eixão do Lazer, março de 2012. Foto: Maria Luiza de Lavenère. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/marialuizababelavenera/8227252720/in/photolist-kDcWfk-kDChZf-kDhMPL-kDhDhV-kDf1iB-kDd2qF-kDcmRD-kDi4oR-kDhw3y-kDgPQj-kDeNVB-kDdoQr-kDja8U-kDgukZ-kDf3dF-kDeeKR-kDdhcp-kDhgXk-kDdGk6-kDiMtk-kDhixJ-kDhmA6-9TAvxL-kDkNmQ-kDfzWa-kDd4kp-kDhWsm-kDd94T-kDiEX4-kDi7qG-dx1MBQ-edLgpK-edRWvq-edLh18-edLeG8-edRW6u-edLfaz-edLgNF-edRutw-edLfq8-dwUQH-dwVgs-dx1LY-dx1PAQ-dx1ABJ-dwViCB-dx1NQo-dx1N3C-dx1MPy-dwVgNT>>. Acesso em: 15 ago. 2021.

Figura 43: A via W3 Sul, em Brasília, aberta para pedestres e ciclistas, junho de 2021. Fonte: Agência Brasília. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/64586261@N02/albums/72157719465643894>>. Acesso em: 15 ago. 2021.

Figura 44: Primeira edição do "Domingo da Gente" no Paranoá, julho de 2020. Fonte: Agência Brasília. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/64586261@N02/albums/72157714983439887/with/50079169583/>>. Acesso em: 15 ago. 2021.

Figura 45: Ciclofaixa de Lazer na Zona Norte de São Paulo, maio de 2015. Fonte: Ciclomobilidade Brasil. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/106949680@N03/albums/72157651859724064>>. Acesso em: 19 ago. 2021.

Figura 46: Ciclofaixa de Lazer na Zona Sul de São Paulo, maio de 2015. Fonte: Ciclomobilidade Brasil. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/106949680@N03/17948625170/in/album-72157653493085822/>>. Acesso em: 19 ago. 2021.

Figura 46: Ciclofaixa de Lazer na Zona Leste de São Paulo, maio de 2015. Fonte: Ciclomobilidade Brasil. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/106949680@N03/18136839381/in/album-72157653089971759/>>. Acesso em: 19 ago. 2021.

Figura 48: Atlântica Ativa, ciclofaixa de lazer na cidade de Balneário Camboriú no litoral catarinense, 2017. Fonte: BC Notícias. Disponível em: <<https://www.bcnoticias.com.br/manha-de-domingo-tem-atlantica-ativa-em-balneario-camboriu/>>. Acesso em: 3 ago. 2021.

Figura 49: Ciclistas pedalam nas ciclofaixas do Ciclolazer de Curitiba em outubro de 2014. Fonte: Cicloativismo. Disponível em: <<http://www.cicloativismo.com/2014/10/15/dia-das-criancas-cicolazer-12-10-2014/>>. Acesso em: 3 ago. 2021.

Figura 50: Ciclofaixa de Lazer em Fortaleza. Fonte: Prefeitura de Fortaleza. Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/ciclofaixa-de-lazer-e-opcao-de-diversao-nas-ferias-durante-o-mes-de-janeiro>>. Acesso em: 3 ago. 2021.

Figura 51: Pedal Livre na Avenida Itapetinga, Zona Norte de Natal. Foto: Canindé Soares. Disponível em: <<http://canindesoares.com/pedal-livre-na-zona-norte>>. Acesso em: 3 ago. 2021.

Figura 52: Inauguração da Ciclofaixa de Lazer e Turismo de Recife, março de 2013. Fonte: Prefeitura do Recife. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/prefeituradorecife/albums/72157633141952714>>. Acesso em: 20 ago. 2021.

Figura 53: A Ciclofaixa de Lazer de Ribeirão Preto ligava dois parques da cidade, o Parque Curupira e o Parque Raia. Fonte: Ciclofaixa Ribeirão. Disponível em: <<http://ciclofaixaribeirao.com.br/pages/sidebars/right-sidebar/fotos/>>. Acesso em: 20 ago. 2021.

Figura 54: A Recreiovia de Bauru acontece em trecho da Avenida Getúlio Vargas. A medida foi retomada em outubro de 2020. Foto: Samantha Ciuffa. Disponível em: <<https://www.jcnet.com.br/noticias/geral/2020/10/738717-familias-comemoram-retomada-do-recreiovia-na-getulio-vargas.html>>. Acesso em: 3 ago. 2021.

Figura 55: Rua do Lazer na Avenida Prestes Maia, bairro Santa Terezinha em São Bernardo do Campo. Além dela, a Avenida Barão de Mauá, na Chácara Inglesa, também é aberta aos domingos e feriados. Fonte: Vipzinho. Disponível em: <<https://vipzinho.com.br/saiba-quais-ruas-que-fecham-para-lazer-aos-domingos-no-abc/>>. Acesso em: 3 ago. 2021.

Figura 56: A Rua de Lazer da Avenida Presidente Kennedy, em São Caetano do Sul, voltou a atividade em agosto de 2021, após um ano e meio suspensa em razão da pandemia de Covid-19. Fonte: ABC Repórter. Disponível em: <<https://abcreporter.com.br/2021/08/16/rua-de-lazer-em-sao-caetano/>>. Acesso em: 20 ago. 2021.

Figura 57: Rua de Lazer na Avenida Dante Michelini localizada na orla da Praia de Camburi, em Vitória. Fonte: Tribuna Online. Disponível em: <<https://tribunaonline.com.br/rua-de-lazer-nao-vai-funcionar-no-domingo-de-eleicao-em-vitoria>>. Acesso em: 3 ago. 2021.

## PARTE II

### CAPÍTULO 3

Figura 1: Reprodução de reportagem da Folha de São Paulo de 5 de fevereiro de 1976, na qual o secretário Caio Pompeu de Toledo enfatiza que o funcionamento das Ruas de Lazer deverá ser definido pelos moradores de cada rua. Fonte: Acervo Folha de São Paulo. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.uas+de+Lazer%22&anchor=4227886&origem=busca&originURL=&pd=561a8ac775d7e99f943ebef069352560>>. Acesso em: 13 out. 2021.

Figura 2: Reprodução da matéria "Ruas de lazer, só paliativo", maio de 1976. Destaque para a legenda da foto superior que afirma que apesar de não exigir investimentos, a medida reflete "a falta de áreas livres para recreação". Fonte: O Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://m.acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,ruas-de-lazer-brincadeira-era-na-rua-e-aos-domingos,11438,0.htm>>. Acesso em: 11 nov. 2020.

Figura 3: Reprodução do mapa de percurso do "I Passeio a Pé da Cidade de São Paulo", publicado em agosto de 1976. Além das ruas e avenidas que compõem o circuito, foram indicados os pontos de parada, ou "estações", definidos pela Secretaria Municipal de Esportes. Fonte: Acervo Folha de São Paulo. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.d22Passeio+a+Pe%22&anchor=4322717&origem=busca&originURL=&pd=25be55711509fcf20688e8d0109117e8>>. Acesso em: 13 out. 2021

Figura 4: Corrida de saco na Rua de Lazer, abril de 1976. Foto: Acervo Estadão. Disponível em: <<https://fotos.estadao.com.br/fotos/acervo,ruas-de-lazer,470592>>. Acesso em: 5 out. 2021

Figura 5: Meninas pulam corda na Rua de Lazer, junho de 1978. Foto: Rolando de Freitas / Estadão. Disponível em: <<https://fotos.estadao.com.br/fotos/acervo,ruas-de-lazer,470595>>. Acesso em: 5 out. 2021

Figura 6: Jovens jogam vôlei na Rua de Lazer enquanto vizinhos observam sentados nas calçadas, março de 1977. Foto: Oswaldo Palermo / Estadão. Disponível em: <<https://fotos.estadao.com.br/fotos/acervo,ruas-de-lazer,470593>>. Acesso em: 5 out. 2021

Figura 7: Jogo de vôlei na Rua Maria José, Rua de Lazer localizada na Bela Vista, em 2019. Redes de vôlei, traves de futebol e bolas estão entre os equipamentos do kit fornecido pela Prefeitura para as Ruas de Lazer. Foto: Edgar Bueno / Coletivo Cinequebrada. Disponível em: <<https://spape.blogosfera.uol.com.br/2019/07/29/voce-sabe-o-que-sao-ruas-de-lazer/>>. Acesso em: 15 dez. 2021

Figura 8: Rua de Brincar na Praça Jaguamitanga, Vila Curuçá - Zona Leste, em julho de 2011. Sob a tenda, as monitoras vestem camiseta laranja e vê-se os jogos de tabuleiro e de montar, bolas, cordas, bambolês e outros equipamentos disponíveis. Fonte: SEME. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/esportes/noticias/?p=30329>>. Acesso em: 1 jan. 2022

Figura 9: Primeira edição do Polo de Brincar na Rua Sandália Cor de Prata, localizada em São Mateus, em março de 2012. Além dos equipamentos infláveis, havia áreas para jogos de tabuleiro e videogames. Fonte: PMSP. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/sao\\_mateus/noticias/?p=31579](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/sao_mateus/noticias/?p=31579)>. Acesso em: 1 jan. 2022

Figura 10: Crianças brincam de futebol aquático no equipamento inflável montado no Polo de Brincar da Rua Sandália Cor de Prata, São Mateus, em março de 2012. Fonte: PMSP. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/sao\\_mateus/noticias/?p=31579](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/sao_mateus/noticias/?p=31579)>. Acesso em: 1 jan. 2022

Figura 11: Edição do Rua da Gente na Rua Aida, Ipiranga, em novembro de 2019. Monitores conduzem brincadeiras infantis; tendas, tapetes no asfalto e equipamentos temporários setorizam as zonas por tipo de atividade. Fonte: IMELC. Disponível em: <<https://www.imelc.com.br/ipiranga/>>. Acesso em: 11 nov. 2020

Figura 12: População acompanha aula de ginástica / dança na Rua da Gente realizada na Subprefeitura de Santana / Tucuruvi, em novembro de 2019. Fonte: IMELC. Disponível em: <<https://www.imelc.com.br/santana-09-11-2019/>>. Acesso em: 11 nov. 2020

Figura 13: Palco de apresentações e, ao fundo, tenda de atividades na Rua da Gente realizada na Praça do Samba, em Perus, em setembro de 2019. Fonte: PMSP. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/esportes/noticias/?p=284088>>. Acesso em: 4 jan. 2022

### CAPÍTULO 4

Figura 14: Reprodução da reportagem de 27 de setembro de 1982, dedicada ao Domingo na Paulista, sob o título "A avenida Paulista é uma festa". A publicação exalta a abertura de "novo espaço cultural e de lazer". Fonte: Acervo Folha de São Paulo. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.mingo+na+Paulista%22&anchor=4209498&origem=busca&originURL=&pd=5eee4747bb3a08551d9f5dafd2d454f5>>. Acesso em: 9 abril 2021.

Figura 15: Reprodução da matéria "A avenida do trabalho, fechada para diversão", publicada em 31 de maio de 2004. Na foto, o público assiste a uma das apresentações programadas para o evento na área em frente ao MASP. Fonte: Acervo Estadão. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040531-40403-nac-26-cid-c4-not>>. Acesso em: 11 nov. 2021.

Figura 16: Reprodução da publicação da Folha de São Paulo de 31 de maio de 2004. A IMAGEM mostra a prática de tai-chi-chuan, uma das atrações do Domingo na Paulista. Fonte: Acervo Folha de São Paulo. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.ord=Paulista%2Cavenida&anchor=5266841&origem=busca&originURL=&pd=ee2c26656f5313c70508059c54fe9ecf>>. Acesso em: 11 nov. 2021.

Figura 17: Reprodução da publicação de 20 de setembro de 2004. A edição do domingo de lazer na Avenida Sumaré atraiu grande público, como mostra a foto da reportagem. Fonte: Acervo Estadão. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040920-40515-spo-27-cid-c6-not>>. Acesso em: 27 dez. 2021.

Figura 18: Reprodução da matéria publicada em 4 de abril de 2005, logo após a primeira edição do Domingo na Paulista da nova gestão. Fonte: Acervo Folha de São Paulo. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.rd=Paulista%2Cavenida&anchor=5275474&origem=busca&originURL=&pd=106b3a0124118401f4795eb8aaa1372e>>. Acesso em: 9 abril 2021.

Figura 19: Reprodução da reportagem de 11 de abril de 2005. O primeiro Domingo de Lazer na Avenida Sumaré também foi submetido a pesquisas de opinião antes de ser efetivado. Fonte: Acervo Estadão. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20050411-40718-spo-35-cid-c5-not>>. Acesso em: 28 dez. 2021.

Figura 20: Anúncio do cancelamento do Domingo na Paulista, publicado em 10 de junho de 2005. Fonte: Acervo Folha de São Paulo. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.8&keyword=paulista&anchor=5277190&origem=busca&originURL=&pd=5ce11bf289f784f04c9a933d40ef3fb5>>. Acesso em: 9 abril 2021.

Figura 21: Reportagem publicada em 22 de agosto de 2005 aponta diminuição de público no Domingo de Lazer na Avenida Sumaré. Fonte: Acervo Estadão. <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20050822-40851-spo-34-cid-c6-not>>. Acesso em: 17 dez. 2021.

### CAPÍTULO 5

Figura 22: Praça do Ciclista ocupada pela "Praia da Paulista", em setembro de 2012. Fonte: Fora do Eixo / Flickr. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/foradoeixo/sets/72157631594993420/with/8012498996/>>. Acesso em: 6 jan. 2022.

Figura 23: Oficina de artesanato na "Praia da Paulista", em setembro de 2012. Fonte: Fora do Eixo / Flickr. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/foradoeixo/sets/72157631594993420/with/8012498996/>>. Acesso em: 6 jan. 2022.

Figura 24: Cartaz do evento organizado pela SampaPé em setembro de 2013. Fonte: Mobilize / Arte: Coletivo Mais Voz. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/blogs/sampa-pe/sem-categoria/se-a-paulista-fosse-nossa/>>. Acesso em: 6 jan. 2022.

Figura 25: Trecho ocupado pelos participantes do evento junto ao acesso da estação Trianon-MASP do metrô. Fonte: Mobilize. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/blogs/sampa-pe/sem-categoria/se-a-paulista-fosse-nossa/>>. Acesso em: 6 jan. 2022.

Figura 26: Manifestação pró-ciclovias realizada em 27 de março de 2015, mobilizada pela paralisação das obras de ciclovias em São Paulo, incluindo a da Avenida Paulista. Foto: Sílvia Ballan / Vá de Bike. Disponível em: <<https://vadebike.org/2015/03/galeria-fotos-manifestacao-ciclovias-sao-paulo-cicloviasim>>

vaiterciclovias/>. Acesso em: 6 jan. 2022.

Figura 27: Inauguração da ciclovia da Avenida Paulista em 28 de junho de 2015. Além dos ciclistas, pedestres, patinadores e esportistas também aproveitaram a avenida que ficou totalmente aberta pela primeira vez. Foto: Leandro Ishioka. Imagem cedida à autora.

Figura 28: Ações promovidas pela SampaPé para ocupação da Avenida Paulista durante a inauguração da ciclovia no dia 28 de junho de 2015. Fonte: SampaPé. Disponível em: <[https://pt-br.facebook.com/pg/sampape.sp/photos/?ref=page\\_internal&tab=album&album\\_id=847161195370975](https://pt-br.facebook.com/pg/sampape.sp/photos/?ref=page_internal&tab=album&album_id=847161195370975)>. Acesso em: 6 jan. 2021.

Figura 29: Ciclistas fazem piquenique em frente ao Casarão Franco de Mello, na área ocupada pela SampaPé e outros coletivos durante a inauguração da ciclovia. Fonte: SampaPé. Disponível em: <[https://pt-br.facebook.com/pg/sampape.sp/photos/?ref=page\\_internal&tab=album&album\\_id=847161195370975](https://pt-br.facebook.com/pg/sampape.sp/photos/?ref=page_internal&tab=album&album_id=847161195370975)>. Acesso em: 6 jan. 2021.

Figura 30: Coletivo participante promove brincadeiras infantis em frente ao Casarão Franco de Mello. Fonte: SampaPé. Disponível em: <[https://pt-br.facebook.com/pg/sampape.sp/photos/?ref=page\\_internal&tab=album&album\\_id=847161195370975](https://pt-br.facebook.com/pg/sampape.sp/photos/?ref=page_internal&tab=album&album_id=847161195370975)>. Acesso em: 6 jan. 2021.

Figura 31: Área ocupada pelas atividades promovidas pela SampaPé e coletivos parceiros durante a inauguração da ciclovia, que acabou se tornando o primeiro ensaio da Paulista Aberta. Fonte: SampaPé. Disponível em: <[https://pt-br.facebook.com/pg/sampape.sp/photos/?ref=page\\_internal&tab=album&album\\_id=847161195370975](https://pt-br.facebook.com/pg/sampape.sp/photos/?ref=page_internal&tab=album&album_id=847161195370975)>. Acesso em: 6 jan. 2021.

Figura 32: Mapa da área originalmente proposta para implementação da Paulista Aberta. O trecho corresponde a três quadras, aproximadamente 470 metros, apenas no sentido Consolação - Paraíso, deixando o restante da via livre para os veículos. Compreende os dois parques localizados na avenida. A proposta ainda sugeria incluir a Alameda Ministro Rocha Azevedo e a Rua Peixoto Gomide entre a Avenida Paulista e a Alameda Santos. O horário de funcionamento previsto era das 7:00 às 16:00. Fonte: elaborado pela autora a partir do projeto da Minha Sampa e SampaPé (2014).

Figura 33: Audiência pública realizada em 19 de setembro de 2015. Foto: Fernando Pereira / SECOM. Disponível em: <<https://www.capital.sp.gov.br/noticia/mais-de-200-pessoas-debatem-abertura-da-paulista>>. Acesso em: 7 jan. 2021.

Figura 34: Mapa da faixa de serviço para acesso ao Club Homs no trecho entre a Alameda Joaquim Eugênio de Lima e Avenida Brigadeiro Luís Antônio. Fonte: CET, 2015. Disponível em: <[www.cet.sp.gov.br/noticias/2015/10/29/avenida-paulista-sera-aberta-para-pedestres-e-ciclistas-no-domingo-\(1-11\).aspx](http://www.cet.sp.gov.br/noticias/2015/10/29/avenida-paulista-sera-aberta-para-pedestres-e-ciclistas-no-domingo-(1-11).aspx)>. Acesso em: 24 fev. 2020.

Figura 35: Reprodução da postagem de José Serra criticando a Paulista Aberta. Fonte: Facebook. Disponível em: <<https://www.facebook.com/JoseSerraOficial/photos/infelizes-s%C3%A3o-os-paulistanos-dilma-na-presid%C3%A2ncia-e-haddad-na-prefeitura-voc%C3%AAs-s/10153327206068196/>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

Figura 36: Edifício do Instituto Moreira Salles localizado no nº2424 da Avenida Paulista. Fonte: Galeria da Arquitetura. Disponível em: <<http://www.galeriadaarquitetura.com.br/slideshow/news/slideshow.aspx?idproject=1411&index=0>>. Acesso em: 14 jan. 2022.

Figura 37: Sede da Japan House na Avenida Paulista nº 52. Foto: autora, 2021.

Figura 38: Térreo do SESC Avenida Paulista, com entrada larga e aberta para a calçada e realização de atividades na área externa ("Quiosco cultural" sob guarda-sol verde). Foto: autora, 2019.

Figura 39: Apresentação do Domingo na Paulista em palco externo, montado no térreo do edifício da FIESP e voltado para a Avenida Paulista. Foto: autora, 2020.

Figura 40: Vagas demarcadas para exposição artística e de artesanato na Avenida Paulista. Fonte: Diário Oficial da Cidade de São Paulo, 06 mar. 2015.

Figura 41: Já no período da manhã, banda monta seu "palco" para garantir lugar na Paulista Aberta. As apresentações costumavam ter início somente no período da tarde. Foto: autora, 2019.

Figura 42: Alguns músicos chegavam ainda antes do horário de início do programa. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, 2019.

Figura 43: Grupo atrai espectadores com oferecimento de hipnose gratuita e pessoas passeiam nas calçadas da Avenida Paulista. Foto: autora, novembro de 2020.

Figura 44: Manifestação na calçada em frente ao edifício da FIESP. Foto: autora, novembro de 2020.

Figura 45: Pessoas passeiam, praticam exercícios físicos e comerciantes mantêm suas barracas nas calçadas da avenida. Foto: autora, novembro de 2020.

Figura 46: Rua Aberta da Casa Verde, na Avenida Koshun Takara, em 2017. Fonte: Galeria Jardim Pery Zona Norte / Facebook. Disponível em: <<https://www.facebook.com/gjpn/posts/rua-koshun-takara-jardim-perysucupirao-nome-desta-rua-que-liga-o-pery-a-vila-nov/677212202467044/>>. Acesso em: 15 out. 2020.

## PARTE III

### CAPÍTULO 6

Figura 1: Banda e espectadores ocupam a Rua Padre João Manuel, livre da circulação de veículos até o cruzamento com a Alameda Santos. Foto: autora, junho de 2018.

Figura 2: O parklet, com assentos em área sombreada, e os estabelecimentos de alimentação também são atrativos neste trecho da Rua Padre João Manuel. Foto: autora, março de 2019.

Figura 3: Pedestres e skatistas circulam pelo leito carroçável no trecho inicial da Rua Augusta, também aberto. Foto: autora, junho de 2018.

Figura 4: No sentido bairro a Rua Pamplona ficava aberta até a Alameda Santos, podendo ser aproveitada por pedestres e ciclistas. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 5: Frequentadores caminham a pé pelo leito carroçável da Avenida Paulista. Foto: autora, setembro de 2019.

Figura 6: Pessoas passeiam pela avenida com seus cachorros, casais caminham de mãos dadas e família passeia com carrinho de bebê (esq.). Entre a maioria em trajés casuais de passeio, homem de preto, à esquerda, aparenta praticar atividade física: utiliza tênis esportivo, shorts de tecido mais leve e fones de ouvido. Foto: autora, agosto de 2019.

Figura 7: Passeio em família durante a Paulista Aberta: era comum a presença de pais com crianças de diferentes faixas etárias. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 8: Frequentadores interrompem o percurso para assistir à apresentação da banda. Mesmo entre aqueles que não paravam havia ao menos interação visual com a atração. Foto: autora, março de 2019.

Figura 9: Usuários observam a passagem de manifestantes. Ao fundo, homem registra o movimento com o celular. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 10: Em geral, aqueles que optavam por passear nas calçadas eram atraídos pelo comércio ambulante, que costumava ocupar a frente dos lotes de edifícios comerciais, inativos aos domingos. O passeio, nessas situações, era mais lento e com mais paradas para observar os produtos oferecidos. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 11: Também aqueles que estavam na Paulista Aberta para praticar exercícios físicos (usuário com vestimenta esportiva e fones de ouvido) faziam paradas para interagir com as atrações em curso. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 12: Frequentadores com bicicletas próprias e alugadas (bicicleta laranja do Bike Itaú e bicicleta vermelha da Bradesco Seguros) aguardam a sinalização para prosseguir na Ciclofaixa de Lazer, enquanto observam a passagem dos músicos (esq.). Foto: autora, março de 2019.

Figura 13: Frequentadores circulam pela Ciclofaixa de Lazer e pela ciclovia em suas bicicletas e nos patinetes do serviço de compartilhamento Yellow. Foto: autora, agosto de 2019.

Figura 14: Ciclistas percorrem a avenida pelo leito carroçável, apesar da ciclovia livre. Isso ocorria principalmente no período da manhã: a foto registra o início da operação da Paulista Aberta, à direita vê-se os carros ainda circulando no sentido da Rua da Consolação. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 15: Crianças passeiam em patinete e bicicleta acompanhadas pelo responsável que caminha a pé. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.

Figura 16: Patinetes elétricos da Yellow estacionados juntos ao acesso da estação Brigadeiro do metrô. Foto: autora, agosto de 2019.

Figura 17: Grupo de corredores utiliza a área do leito carroçável, mais livre pela manhã. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 18: Grupo de ciclistas destaca-se pelo uso de camisetas de equipe (camiseta azul com o texto "Amigos da Bike" nas costas) e de capacetes de proteção. Foto: autora, agosto de 2019.

Figura 19: À frente, corredor solitário, utilizando fones de ouvido e roupas esportivas, circula a certa distância dos demais usuários. Ao fundo, a dupla utilizando a mesma camiseta, na cor laranja, corre lado a lado. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 20: Dupla improvisa jogo de futebol no leito carroçável. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 21: Trecho da Alameda Ministro Rocha de Azevedo que também ficava aberto aos domingos é aproveitado para possibilitar a realização de jogos com bola. Foto: autora, março de 2019.

Figuras 22 e 23: Skatistas utilizam o leito carroçável e também a ciclovia durante a Paulista Aberta. Fotos: autora, março e agosto de 2019.

Figura 24: Ponto de aluguel de longboards localizado em frente ao Parque Mário Covas, na esquina com a Alameda Ministro Rocha Azevedo. Foto: autora, março de 2019.

Figura 25: Skatistas na Alameda Ministro Rocha de Azevedo. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 26: Casal posiciona-se no eixo central da ciclovia para tirar selfie. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 27: Frequentadores tiram selfie em frente ao MASP. Fotos: autora, janeiro de 2020.

Figura 28: Dupla (em primeiro plano, à direita) e homens (no fundo da imagem) utilizam celulares para registrar a apresentação de dança. Foto: autora, agosto de 2019.

Figura 29: Ciclista registra a própria presença em selfie com o cantor; homem de jaqueta branca (à direita) registra a apresentação com o celular. Foto: autora, agosto de 2019.

Figura 30: Frequentadores dançam durante apresentação de banda instrumental (à direita). Foto: autora, março de 2019.

Figura 31: Ao som da banda (à esquerda), alguns usuários se animam a dançar no leito carroçável. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 32: Crianças brincam no respiro elevado do metrô localizado na esquina da Avenida Paulista com a Alameda Joaquim Eugênio de Lima. Foto: autora, novembro de 2019.

Figura 33: Crianças brincam em frente a edifício comercial fechado, na esquina da Avenida Paulista com a Rua Bela Cintra. Foto: Alana Lima / Paulista Aberta Lab - Fachadas, janeiro de 2020.

Figura 34: Grupo de jovens reunido na calçada em frente ao edifício Cetenco Plaza, localizado na esquina da Avenida Paulista com a Alameda Ministro Rocha Azevedo. Foto: autora, março de 2019.

Figura 35: Outro encontro de jovens ocupa a calçada junto ao Instituto Pasteur, na esquina da Avenida Paulista com a Rua Maria Figueiredo. Fotos: autora, janeiro de 2020.

Figura 36: A bateria da Faculdade Casper Líbero realizava ensaios na Paulista Aberta. O grupo costumava ocupar as calçadas do lado oposto às do edifício da Gazeta, onde localiza-se a faculdade. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 37: O "rolê" no MASP, festa que reunia jovens que dançavam ao som de funk e consumiam bebidas alcoólicas vendidas pelos ambulantes, segundo informou participante no local. A festa era transferida para o vão do MASP após a desmontagem da Feira de Antiguidades. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 38: A banda Filippe Dias Trio apresenta-se no período da manhã. Neste horário o público costumava ser menor, por isso as apresentações tendiam a ser mais comuns no período vespertino. Foto: autora, março de 2019.

Figura 39: Cantora Lilian Jardim apresenta-se em frente ao Conjunto Nacional, no período da tarde, e atrai os espectadores que se aglomeram ao seu redor no leito carroçável. Foto: autora, março de 2019.

Figura 40: Apresentação do Soul Storm Power Trio na Paulista Aberta, também durante à tarde, reúne grande núcleo de espectadores. Foto: autora, março de 2019.

Figura 41: Banda se apresenta na calçada, esquina da Avenida Paulista com a Rua Padre João Manuel. Embora menos comum, esta localização possivelmente está relacionada aos estabelecimentos de comida concentrados neste trecho. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.

Figura 42: Grupo de teatro promove apresentação em frente ao Itaú Cultural. O espetáculo ocupa parte do leito carroçável enquanto o público assiste das calçadas e da ciclovia. Foto: autora, março de 2019.

Figura 43: O leito carroçável é transformado em pista para apresentação de grupo de dança. A performance atrai espectadores que assistem das calçadas e também da própria via. Foto: autora, março de 2019.

Figura 44: Artistas fazem apresentação de sapateado na calçada em frente ao Instituto Pasteur. Foto: autora, fevereiro de 2020.

Figura 45: Público de espectadores ocupa grande parte da via no sentido Paraíso para assistir apresentação de mágica no encontro da Avenida Paulista com a Rua Pamplona. Foto: autora, novembro de 2019.

Figura 46: Artista faz performance de equilíbrio em corda bamba (slackline) fixada entre duas árvores da calçada. Foto: autora, agosto de 2019.

Figura 47: Grupo Art Oz ocupa o túnel José Roberto Fanganiello Melhem com performances de tecido acrobático. Foto: autora, março de 2019.

Figura 48: Grupo de artistas em pernas de pau na Paulista Aberta. Foto: autora, agosto de 2019.

Figura 49: Banda carnavalesca acompanhada de bonecos desfila pela avenida e chama atenção dos usuários a passeio. Foto: autora, fevereiro de 2020.

Figura 50: Espectadores acompanham a apresentação do grupo Bike Teatro a pé e em bicicleta. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.

Figura 51: A apresentação do grupo Bike Teatro acontecia ao longo da via, com alguns pontos de parada. Na foto, o respiro elevado do metrô é apropriado como palco pelos atores. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.

Figura 52: O comércio de artesanato dava-se, principalmente, nas calçadas em mesas e barracas temporárias. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 53: Os vendedores de alimentos e bebidas percorriam a Avenida Paulista com seus carrinhos. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 54: Massoterapeutas dispõe cadeiras de massagem portáteis em área sombreada junto ao canteiro para oferecimento de seus serviços. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.

Figura 55: Apenas com apoio de bancos e mesa portáteis, profissional instala ponto na calçada para confecção de tranças de cabelo. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 56: Vendedor ambulante comercializa bandeiras, faixas e bonecos infláveis durante manifestação. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 57: Apresentação da cantora Fafá de Belém promovida pelo Centro Cultural FIESP. Em ocasiões como esta, em que a atração principal era um artista

conhecido, formavam-se grandes aglomerações de público, ocupando todo leito carroçável em um dos sentidos da Avenida Paulista e, por vezes, parte da ciclovia. Foto: autora, março de 2019.

Figura 58: Área para passagem para pedestres na calçada em frente ao palco do "Domingo da Paulista" garantia o acesso à estação Trianon - MASP do metrô e a circulação dos usuários quando havia maiores aglomerações de espectadores no leito carroçável. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 59: SESC Avenida Paulista promove atividade na calçada. Foto: autora, março de 2019.

Figura 60: Apresentação realizada pelo Centro Cultural Coreano na Paulista Aberta, no dia da inauguração de sua sede na Avenida Paulista. Foto: autora, agosto de 2019.

Figura 61: Público aguarda o início das apresentações no palco montado na esquina da Rua Carlos Sampaio. Foto: autora, agosto de 2019.

Figura 62: Profissionais da saúde realizam passeata na Paulista Aberta no Dia Mundial da Tuberculose. Foto: autora, março de 2019.

Figura 63: Caminhada pelo fim da violência contra as mulheres organizada pelo Grupo Mulheres do Brasil, durante o período da manhã. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 64: Ato a favor da prisão após condenação em segunda instância organizado por grupos de direita. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 65: Realizada no período da tarde, a manifestação contou com carros de som localizados em frente à FIESP e nos cruzamentos da Avenida Paulista com a Alameda Casa Branca e com a Rua Peixoto Gomide. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 66: Ato em favor dos direitos dos animais promovido pela instituição Animal Equality em razão do Dia Internacional do Direito dos Animais, celebrado em 10 de dezembro. Os participantes ocuparam todas as faixas do leito carroçável no sentido Rua da Consolação em frente ao MASP. O ato ocorreu durante a tarde, simultaneamente à manifestação das imagens 64 e 65. Foto: autora, março de 2019.

Figura 67: Um ano após a tragédia de Brumadinho, a ONG Instituto Camila e Luiz Taliberti promoveu homenagens às vítimas na Paulista Aberta. Na imagem, faixa instalada na fachada de edifício localizado na esquina da Avenida Paulista com a Rua Pamplona. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 68: Homenagens às vítimas de Brumadinho na calçada junto ao acesso da estação Trianon - MASP do metrô. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 69: Passeio do Bike Tour SP. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 70: 23ª edição do "Forró na Paulista", evento organizado pelo Forró dos Amigos. Foto: autora, março de 2019.

Figura 71: Professores promovem aula de desenho de observação na Paulista Aberta. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.

Figura 72: Jovens participam do "Avenida Kpop", evento promovido por grupos envolvidos na divulgação da cultura coreana. Segundo os organizadores, o objetivo de realizar o encontro na Paulista Aberta era, para além de reunir os "kpopers", despertar o interesse de mais pessoas. Foto: Koreapost / Facebook, abril de 2017. Disponível em: <<https://www.facebook.com/koreapostbr/photos/a.1448043251908765/1448060828573674>>. Acesso em: 29 jan. 2022.

Figura 73: Trilha urbana na Paulista Aberta, realizada em novembro de 2018 pelo Instituto Trilhas, ONG que atua na área da educação socioambiental. Foto: Instituto Trilhas / Facebook.

Figura 74: Em frente à Casa da Rosas, encontro do coletivo "Senta aqui...Conversa comigo" que promove conversas abertas em espaços livres públicos. Foto: Senta Aqui / Facebook, fevereiro de 2020. Disponível em: <<https://www.facebook.com/sentaaquiconversacomigo/photos/2586180435004726>>. Acesso em: 22 nov. 2021.

Figura 75: Edição do "Pergunte a um(a) cientista" na Paulista Aberta, projeto de divulgação científica do grupo Via Saber, formado por institutos de pesquisa da USP, que promovia encontros entre cientistas e o público geral. Foto: Via Saber / Facebook, fevereiro de 2020. Disponível em: <<https://www.facebook.com/ViaSaber/photos/556582241606172>>. Acesso em: 22 nov. 2021.

Figura 76: Aula aberta de Lindy Hop na Paulista Aberta organizada pelo grupo Jazz na Rua. Foto: Jazz na Rua / Facebook, junho de 2019. Disponível em: <<https://www.facebook.com/media/set/?set=a.1165914013581358&type=3>>. Acesso em: 8 jan. 2022.

Figura 77: Rede de academias Smart Fit realiza aula de ginástica aberta ao público. Foto: autora, março de 2019.

Figura 78: Aula de ginástica promovida pela empresa Mapfre Seguros no térreo do Shopping Center 3. Foto: autora, outubro de 2019.

Figura 79: Em palco localizado no acesso ao Shopping Top Center, instrutores coordenam aula de dança fitness. Parte do público tenta acompanhar os movimentos, apesar de haver pouco espaço devido à aglomeração. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 80: Membros de igreja cristã se reúnem para evento de divulgação na Paulista Aberta. Foto: autora, outubro de 2019.

Figura 81: Os membros da religião Cultura Racional costumavam ocupar parte da calçada em frente ao Edifício Barão de Cristina, próxima à esquina com a Alameda Casa Branca. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.

Figura 82: Grupo de jovens distribui "abraços grátis" como divulgação de instituição religiosa. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 83: Testemunhas de Jeová utilizam carrinhos para distribuição de panfletos. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.

Figura 84: Em divulgação de salão de cabeleireiros, cadeira posicionada no meio do leito carroçável chama atenção dos pedestres. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.

Figura 85: Distribuição de picolés promovida pela empresa de compartilhamento de bicicletas Yellow. Foto: autora, março de 2019.

Figura 86: Rádio Vibe Mundial FM distribui balões em ação de divulgação. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.

Figura 87: Apresentação de dança de dragões chineses organizada por escola de Taichi e Kung Fu. Durante a performance, foram distribuídos panfletos de divulgação. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 88: Grupo Monster Bubble promovia a venda de produtos e também atividades lúdicas com bolhas de sabão gigantes, atraindo crianças e adultos. Foto: autora, março de 2019.

Figura 89: Mascotes e distribuição de balões na inauguração do mercado Minuto Pão de Açúcar. Foto: autora, fevereiro de 2020.

Figuras 90, 91 e 92: Túnel José Roberto Fanganiello Melhen (acima); o térreo livre do edifício do IMS (esquerda) e o mirante localizado no térreo superior são atrativos, mas o público é menor se comparado aos outros centros culturais localizados na avenida; tenda de empréstimo de bicicletas, iniciativa da Bradesco Seguros, patrocinadora da Ciclofaixas de Lazer até 2019. Fotos: autora, março de 2019 / Ciclomobilidade Brasil, outubro de 2015. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/106949680@N03/albums/7215765909092059/with/21959885772/>>. Acesso em: 28 jan. 2022.

Figuras 93, 94 e 95: Músicos se apresentam junto ao cesso do metrô Consolação, localizado na esquina da Avenida Paulista com a Rua Augusta (acima); pedestres caminham no trecho aberto da Rua Augusta no sentido Centro (esquerda); público assiste ao show da banda em frente ao Conjunto Nacional (direita). Fotos: autora, março e outubro de 2019.

Figura 96: Fachada do Casarão Franco de Mello. Fotos: autora, março de 2019.

Figura 97: Fachada decorada do restaurante Méqui 1000, no casarão nº 1811 da Avenida Paulista. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figuras 98 e 99: Parque Mário Covas (esquerda); pedestres e skatistas ocupam o leito carroçável no trecho aberto da Alameda Ministro Rocha Azevedo (direita); no canto direito da foto, trio tira selfie em frente ao Méqui 1000. Fotos: autora, junho de 2018 e dezembro de 2019.

Figura 100: A Feira de Antiguidades, no vão do MASP, tem um formato mais "fechado" sem conexão visual direta com a avenida já que as barracas são todas voltadas para a circulação interna. Os produtos comercializados, objetos, mobiliário e jóias antigos, interessam a um público mais específico. Foto: autora, março de 2019.

Figuras 101, 102 e 103: A feira que acontece na calçada do Parque Trianon (acima) atrai mais frequentadores; mesas colocadas na calçada pelos bares desta área ficam cheias (centro); barracas de comida concentradas na Alameda das Flores. Fotos: autora, janeiro de 2020.

Figura 104: Edifício Gazeta e shopping Top Center. Foto: autora, agosto de 2019.

Figura 105: Cruzamento da Avenida Brigadeiro Luís Antônio com a Avenida Paulista. Foto: autora, agosto de 2021.

Figura 106: Trecho da Praça Oswaldo Cruz que liga a Avenida Paulista ao shopping. Foto: autora, novembro de 2019.

Figura 107: Durante a Paulista Aberta os pedestres circulavam preferencialmente pelo leito carroçável, como se vê na imagem, as calçadas ficavam mais vazias, principalmente quando havia menos movimento (período da manhã). À esquerda, um grupo ocupa parte da pista e, sentados no asfalto, fazem desenhos de observação. Embora menos comum, essa grande área ocupada por pessoas sentadas demonstra outras possibilidades de permanência no espaço antes destinado somente aos veículos motorizados. Foto: Jéssica Luchesi, outubro de 2019.

Figura 108: Plateia formada no leito carroçável: enquanto alguns espectadores permanecem de pé, outros acomodam-se no asfalto para assistir à apresentação. Nota-se a formação de pequenos grupos, entre aqueles que foram juntos ou se encontraram na Paulista Aberta. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 109: Espectadores ocupam as quatro faixas da avenida em um dos sentidos durante o show do cantor Kacá Novais. Foto: autora, março de 2019.

Figura 110: Parte da pista utilizada para exposição de produtos. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 111: Freqüentadores dançam na avenida ao som da banda. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 112: Livre de automóveis, além de ser o principal espaço para o passeio, o leito carroçável também era ocupado de formas inusitadas. Na imagem, grupo de pessoas sentadas no asfalto posa para fotos. Foto: autora, junho de 2018.

Figura 113: Crianças (à esquerda) e jovens descansam sentados no asfalto durante evento de música e dança. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 114: Os freqüentadores que optavam por circular pelas calçadas, em geral, eram atraídos pelo comércio ambulante. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 115: Os comerciantes costumavam montar seus expositores logo em frente aos edifícios, aproveitando os limites dos lotes, inacessíveis física ou visualmente aos freqüentadores da Paulista Aberta, para criar novas fachadas. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 116: Em áreas com maiores concentrações de vendedores, mesas e barracas eram montadas tanto junto aos edifícios como mais próximas ao meio fio, formando um corredor com comércio dos dois lados. Foto: autora, março de 2019.

Figura 117: O bar Charme da Paulista ampliava sua área de mesas na calçada ocupando o acesso à galeria comercial que ficava fechada aos domingos. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 118: Da mesma forma, o bar e lanchonete Petite estendia sua área de mesas na calçada utilizando o espaço em frente à loja ao lado e ao acesso de garagem, ambos fechados aos domingos. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 119: O arranjo dos instrumentos e caixas de som configura o palco da banda Picanha de Chernobill, voltado para o leito carroçável, onde forma-se a plateia. Durante a apresentação são vendidas camisetas da banda (à direita). Foto: autora, março de 2019.

Figura 120: Além do equipamento de som, alguns músicos utilizavam objetos de apoio para a montagem de seus palcos nas calçadas: com tapetes e mesinhas de apoio, o cantor Kacá Novais criou seu cenário, demarcando também o espaço de sua apresentação. Foto: autora, março de 2019.

Figuras 121 e 122: O desnível entre a calçada e a via também era convertido em banco pelos freqüentadores. Foto: autora, novembro de 2019.

Figuras 123 e 124: Patinetes e bicicletas da Yellow eram estacionados nas calçadas. Diferente dos outros sistemas de compartilhamento, como Bike Itaú e o CicloSampa, a Yellow não tinha estações para empréstimo e devolução, as bicicletas e patinetes eram deixadas nas calçadas. Foto: autora, agosto de 2019.

Figura 125: Pedestres caminham pela ciclovia durante manifestação. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figuras 126: Carro de som (ao fundo) bloqueia o cruzamento da Avenida Paulista com a Alameda Casa Branca durante a manifestação em curso: observou-se a diminuição no fluxo de bicicletas e a ocupação da ciclovia por pedestres e pessoas sentadas. Fotos: autora, dezembro de 2019.

Figura 127: A ciclovia acabava ocupada pelos espectadores em eventos e apresentações que atraíam maior público, como o Domingo na Paulista. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 128: Gradis de proteção da ciclovia apropriados como assentos pelos freqüentadores que assistem a uma apresentação de artista de rua. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 129: Vendedor expõe suas gravuras em varal adaptado nos gradis de fechamento do terreno desocupado próximo ao metrô Triano - MASP. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 130: Portão de enrolar do edifício J. Safra, na esquina com a R. Augusta e em frente ao acesso do metrô Consolação serve como ponto de encontro. Foto: Leticia Sabino / Paulista Aberta Lab - Fachadas, janeiro de 2020

Figura 131: Portão de enrolar da agência bancária é o cenário de fundo da apresentação dos artistas de rua. Foto: Paulista Aberta Lab - Fachadas, janeiro de 2020.

Figura 132: Até mesmo os fechamentos de vidro serviam de apoio para os vendedores. Com a instalação de um varal simples, o elemento de separação foi convertido em vitrine. Foto: autora, janeiro de 2020

Figura 133: Mureta do edifício Brazilian Financial Center utilizada como suporte para os chaveiros e imãs de geladeira, desta forma, os produtos ficam expostos à vista dos freqüentadores que passeiam pela calçada. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 134: As muretas dos edifícios, em geral, eram utilizadas para exposição de quadros, gravuras e outros produtos em suportes verticais, como os postais na imagem. Neste caso, a existência do gradil metálico no topo da mureta possibilitou também o seu uso pelo vendedor de roupas (à direita). Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 135: Vendedor aproveitou a modulação horizontal do tapume metálico para expor seus posters. Os tapumes de obras freqüentemente eram utilizados como suporte para o comércio de produtos como quadros e cartazes. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 136: Mureta e gradil metálico da Escola Estadual Rodrigues Alves aproveitados para apoiar livros. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 137: Elementos inusitados, como andaimes, eram utilizados de forma criativa pelos vendedores ambulantes. Foto: Leticia Sabino / Paulista Aberta Lab - Fachadas, janeiro de 2020.

Figuras 138 e 139: Acima: espaço livre entre as torres do conjunto Cetenco Plaza era acessível ao público. Abaixo: portão de enrolar com guarita instalado na frente do lote que dá para a Avenida Paulista. Fotos: autora, junho de 2018 e março de 2019.

Figura 140: Escadarias de acesso aos edifícios, quando não bloqueadas, eram ocupadas pelos freqüentadores como área de descanso. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 141: Para evitar situações como a da imagem anterior e também a ocupação dos degraus pelo comércio ambulante, foram instaladas correntes plásticas na escadaria de acesso para sinalizar o bloqueio. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figuras 142 e 143: Gradis móveis utilizados para afastar o público dos acessos aos edifícios dos bancos Safra (esquerda) e Itaú (direita). Fotos: Leticia Sabino / Paulista Aberta Lab, janeiro de 2020.

Figura 144: O edifício da Gazeta também utilizava gradis móveis para bloquear a escadaria de acesso em sua fachada. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 145: Além do uso das correntes plásticas, o edifício do banco Bradesco contava com segurança uniformizada guardando o acesso. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 146: Calçada em frente ao Conjunto Nacional ocupada por vasos de plantas que impedem a aglomeração de pessoas junto ao acesso do edifício. Foto: autora, março de 2019.

Figuras 147 e 148: No lugar da loja de roupas (esquerda) foram abertas uma sorveteria e uma loja de cookies no térreo do shopping Top Center, esta última

(direita), ocupando o vão entre pilares com apenas 1 m de largura, é um balcão que abre diretamente para a calçada. Fotos: Google Street View, julho de 2014 / autora, janeiro de 2020.

Figura 149: Cavalete de sinalização colocado na calçada por estabelecimento localizado na galeria do edifício Barão do Serro Azul. Esta, ficava aberta aos domingos, porém seu acesso discreto, feito por portas basculantes comumente utilizadas em entradas de garagem, não chamava muito a atenção dos usuários da Paulista Aberta. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 150: Apesar de não se tratarem de fachadas de edifícios, notou-se também que algumas barracas da Feira de Artes de Artesanato do Parque Trianon, sobretudo as de alimentação, começaram a ser montadas voltadas para a avenida. Foto: autora, março 2019.

Figura 151: Mesmo oferecendo pouco conforto — com paredes estreitas e acabamento inclinado no topo — os canteiros ajardinados eram frequentemente utilizados para sentar. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 152: Banco instalado em um dos canteiros ajardinados da Avenida Paulista. Os assentos foram colocados apenas no lado voltado para a calçada. Foto: autora, junho de 2019.

Figura 153: Os novos bancos foram instalados considerando os demais dias da semana, quando os veículos circulam pela avenida. Apesar de haver pessoas utilizando os novos assentos, nota-se que o banco instalado no canteiro menor ao fundo está vazio, enquanto há pessoas sentadas na mureta estreita do canteiro (à esquerda) Foto: autora, junho de 2019.

Figura 154: Pessoas sentadas na mureta do canteiro ajardinado associado ao acesso da estação Brigadeiro do metrô. Os frequentadores costumavam sentar-se de frente para a avenida, mantendo contato visual com os demais usuários e atividades da Paulista Aberta. Foto: autora, janeiro de 2020.

Figura 155: Respiro elevado do metrô utilizado como área de descanso, encontro, parada para o catador de latinhas e ponto de vendas do sorveteiro. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 156: A corrente de ar saída do respiro do metrô o transformava em local de brincadeira também entre jovens e adultos. Foto: autora, junho de 2018.

Figura 157: Apresentação do grupo Bike Teatro utiliza o respiro elevado do metrô em frente ao edifício da Gazeta como palco. Em outras ocasiões, o mesmo elemento foi apropriado como local de brincadeira por crianças e assento pelos frequentadores. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.

Figura 158: Frequentadores aproveitam a área sombreada e os bancos do abrigo de ônibus. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 159: Vendedor aproveita o ponto de ônibus para expor seus produtos. Foto: autora, fevereiro de 2020.

Figura 160: Varal instalado entre os postes de iluminação e sinalização da avenida para a venda de bandeiras. Foto: autora, junho de 2019.

Figura 161: Em algumas ocasiões, até mesmo elementos improváveis, como os balizadores do vão do MASP, eram adaptados como assentos. Foto: autora, março de 2019.

Figuras 162 e 163: Redes de balanço fixadas entre as árvores no canteiro próximo à esquina com a Rua Frei Caneca. Foto: autora, março de 2019.

Figura 164: Venda de bandeiras em varal fixado nas árvores do canteiro. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 165: Artista fixou sua corda bamba e estrutura auxiliar entre duas árvores. Enquanto isso, os canteiros também são utilizados como áreas de estar e descanso. Foto: autora, janeiro de 2020.

## CAPÍTULO 7

Figura 166: Na retomada do programa, em 2021, observou-se a manutenção das atividades verificadas durante a pesquisa. Foto: autora, julho de 2021.

Figura 167: No dia 18 de julho de 2021, a Avenida Paulista foi reaberta para as pessoas, após um ano e quatro meses de suspensão do programa Paulista Aberta. Foto: autora, 2021.

Figura 168: Frequentadores passeiam na Paulista Aberta. Como observado nos levantamentos feitos para a pesquisa em 2019 e 2020, o leito carroçável continou sendo o espaço principal das apropriações. Foto: autora, julho de 2021.

Figura 169: Avenida Paulista continua ocupada após a realização da 23ª Parada do Orgulho LGBTQIA+. Foto: autora, junho de 2019. Figura 170: Artistas de rua e comerciantes ambulantes ocupam as calçadas da avenida. Foto: autora, julho de 2021.

Figura 170: Artistas de rua e comerciantes ambulantes ocupam as calçadas da avenida. Foto: autora, julho de 2021.

Figura 171: As apresentações de música e seus espectadores também retornaram com os mesmos padrões de ocupação observados nas visitas de 2019 e 2020. Foto: autora, julho de 2021.

Figura 172: A reativação da Paulista Aberta, em julho de 2021, ocorreu de forma bastante espontânea. Foto: autora, 2021.

Figura 173: Manifestações tão contrastantes como o “rolêzinho” dos jovens e o ato político de direita ocorriam simultaneamente, cada qual ocupando o seu território. Foto: autora, dezembro de 2019.

Figura 174: O comércio ambulante continuou explorando soluções criativas para exposição de produtos durante a Paulista Aberta. Foto: autora, julho de 2021.



## Lista de Siglas

**APCA:** Associação Paulista de Críticos de Arte

**AMT:** Agencia Metropolitana de Tránsito (Quito)

**CET:** Companhia de Engenharia de Tráfego

**CET-Rio:** Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro

**Condephaat:** Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico, Artístico e Turístico

**Conpresp:** Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo

**CUT:** Central Única dos Trabalhadores

**EPT:** Esporte para Todos

**DEF:** Divisão de Educação Física

**DEFER:** Departamento de Educação Física, Esporte e Recreação (Brasília)

**Detran-RJ:** Departamento de Tránsito do Rio de Janeiro

**DGCV:** Departamento Geral de Circulação Viária do Rio de Janeiro

**DED:** Departamento de Educação Física e Desporto do MEC

**DSV:** Departamento de Segurança Viária

**GDF:** Governo do Distrito Federal

**IDRD:** Instituto Distrital de Recreación y Deporte de la Alcaldía Mayor de Bogotá

**ITDP:** Institute for Transportation and Development

**INDER:** Instituto de Deportes y Recreación de Medellín

**LGBTQIA+:** Lésbicas, Gays, Bissexuais, Travestis, Queer, Intersexuais, Assexual

**MEC:** Ministério de Educação e Cultura

**MPSP:** Ministério Público do Estado de São Paulo

**MOBRAL:** Movimento Brasileiro de Alfabetização

**NACTO:** National Association of City Transportation Officials

**NYC DOT:** New York City Department of Transportation

**ONG:** Organização não governamental

**PNDE:** Plano Nacional de Educação Física

**PMSP:** Prefeitura Municipal de São Paulo

**PNED:** Plano Nacional de Educação Física e Desporto

**PJHURB:** Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo

**RED CRA:** Red de Ciclovías Recreativas de las Américas

**REDE CRA:** Rede de Ciclovias Recreativas das Américas

**SAMORCC:** Sociedade Amigos e Moradores do Bairro de Cerqueira César

**SEDEMA:** Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México

**SEL:** Sistema de Espaços Livres

**SEME:** Secretaria Municipal de Esportes e Lazer de São Paulo

**Semovi:** Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México

**SMED:** Secretaria Municipal da Educação de Salvador

**SMTR:** Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro

**SPTuris:** São Paulo Turismo

**TAC:** Termos de Ajustamento de Conduta

**UCB:** União de Ciclistas do Brasil



## Sumário

<b>Introdução</b>	<b>25</b>
Considerações sobre o método	30
Considerações sobre as apropriações dos espaços livres públicos	31
<b>PARTE I</b>	
<b>Capítulo 1. Movimentos e políticas públicas de abertura de ruas</b>	<b>37</b>
A Ciclovía de Bogotá	42
Movimentos de abertura de ruas nas Américas: Ciclovías Recreativas e Open Streets	46
<b>Capítulo 2. Políticas públicas de abertura de ruas no Brasil</b>	<b>67</b>
Áreas de lazer do Rio de Janeiro	75
O Eixão do Lazer de Brasília	79
Ciclofaixas de Lazer	84
<b>PARTE II</b>	
<b>Capítulo 3. Políticas públicas de abertura de ruas em São Paulo</b>	<b>97</b>
Década de 1970: Ruas de Lazer, Passeios Ciclísticos da Primavera e Passeios a Pé	98
Ruas de Lazer e experiências da PMSP nos anos 2000	107
<b>Capítulo 4. Avenida Paulista: experiências anteriores</b>	<b>123</b>
<b>Capítulo 5. Movimento Paulista Aberta e o programa Ruas Abertas</b>	<b>137</b>
Ruas Abertas	161
<b>PARTE III</b>	
<b>Capítulo 6. Paulista Aberta</b>	<b>169</b>
Aproximações à Paulista Aberta	171
Paulista aberta em uso: atividades	172
Paulista aberta em uso: organização espacial	239
<b>Capítulo 7. Considerações finais</b>	<b>273</b>
<b>Referências Bibliográficas</b>	<b>287</b>



## Introdução

Desde 2015 a Avenida Paulista, localizada na região central de São Paulo, transformou-se, temporariamente, em espaço exclusivo para as pessoas a pé ou em meios de transporte ativos. Através do programa denominado Paulista Aberta, a circulação de veículos motorizados era restrita todos os domingos e feriados por um período de 8 horas, das 10:00 às 18:00<sup>1</sup>, no qual a via ficava completamente livre para o uso dos cidadãos. A proposta partiu de movimentos da sociedade civil organizada que lograram levar a discussão para a gestão municipal o que, mais tarde, levou à sua consolidação como política pública dentro do programa Ruas Abertas.

O contexto no qual emergem as mobilizações pela Paulista Aberta, cujas ações foram promovidas entre 2014 e 2015, é fundamental para compreensão do processo desencadeado que culminou na implantação do programa. Por um lado, a gestão do prefeito Fernando Haddad (2013-2016) assumiu a agenda da mobilidade urbana com a implantação da rede de ciclovias<sup>2</sup> e dos corredores exclusivos de ônibus. Além disso, promoveu outras iniciati-

---

1 Até março de 2020. Em 18 de julho de 2021, após um ano e quatro meses suspenso em razão das restrições impostas pela pandemia de Covid-19, o programa foi retomado em "caráter experimental", com horário de funcionamento reduzido e alterado para o período das 8:00 às 12:00. Após um mês de operação, o horário de encerramento foi estendido para às 16:00. Ver: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/se/noticias/?p=111905>> e <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/prefeitura-amplia-horario-de-abertura-da-avenida-paulista/>>. Acesso em: 24 fev. 2022.

2 Inclusive da ciclovia da Avenida Paulista, cuja implantação está estreitamente ligada à realização da Paulista Aberta. Ver capítulo 5 desta dissertação.

vas relevantes para a discussão aqui proposta, como a revisão do Plano Diretor Estratégico (PDE)<sup>3</sup> e a elaboração de planos com objetivo de promover novas formas de uso e apropriação de espaços livres públicos<sup>4</sup>. O projeto-piloto Centro Aberto, por exemplo, propôs testar alternativas para motivar permanências na região central de São Paulo buscando ativar espaços livres públicos existentes por meio da “renovação das formas de uso” (SMDU, 2015).

Do outro, as manifestações ocorridas em junho de 2013, motivadas, a princípio, pelas reivindicações contra o aumento da tarifa do transporte público na capital paulista, representaram marco significativo da ocupação dos espaços públicos pela população. O movimento teve repercussão nacional e acabou se desdobrando em atos políticos de cunhos diversos que tomaram ruas de cidades em todo o país.

Destacam-se ainda ações da sociedade civil que reivindicam o direito de ocupar, democraticamente, certos espaços em São Paulo, num processo que, segundo Caldeira et al. (2018) figura como “novo ativismo urbano” onde:

(...) o espaço público deixa de ser apenas o palco onde se demanda a implementação de políticas públicas, para constituir-se através deste novo ativismo urbano, o próprio objeto de sua ação: o direito de se apropriar de espaços públicos democráticos numa cidade conhecida pela cultura do automóvel e pela proliferação de shopping centers e outros enclaves como espaços de sociabilidade. (CALDEIRA et al., 2018, p.290-291)

Além de praças e áreas verdes<sup>5</sup> que poderiam se tornar parques, figuram nestes movimentos recentes componentes do sistema viário da cidade, como ruas e viadutos. Ainda dentro do recorte da gestão municipal de 2013 a 2016, Gonçalves (2020) expõe os casos do Minhocão<sup>6</sup> e do Carnaval de Rua em São Paulo<sup>7</sup>. Ambos conquistaram o reconhecimento por parte do poder público após processos graduais de fortalecimento, fruto da participação e envolvimento da população interessada.

---

3 Lei nº16.050 de 31 de julho de 2014.

4 Mais do que isso, Gonçalves (2020) aponta para a retomada da rua como centro de ações e das políticas públicas no período. Além da revisão do PDE, do projeto Centro Aberto e do próprio programa Ruas Abertas, que faz parte desta análise, o autor destaca o Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), as Áreas 40 e o Plano de Segurança Viária, os Parklets, o Território CEU e a Revisão dos Planos Regionais das Subprefeituras.

5 Nesta categoria, Caldeira et al. (2018) discutem os casos da Praça Roosevelt, do Parque Augusta e da Praça do Pôr do Sol.

6 O Elevado Presidente João Goulart, antigo Elevado Costa e Silva, mais conhecido como Minhocão, está localizado na região central de São Paulo. Inaugurada no início da década de 1970, a via foi construída para fazer a ligação leste-oeste de forma expressa. Os impactos negativos causados por sua implantação invasiva geraram a necessidade de restrições em seu horário de funcionamento, possibilitando assim sua gradual transformação em espaço de práticas socioespaciais nos períodos em que estava livre do tráfego de veículos. Reconhecendo seu caráter de uso público, o PDE de 2014 determinou a desativação do elevado para conversão em parque público ou então sua completa demolição. Em 2018, foi sancionada a lei que cria o Parque Municipal Minhocão (Lei nº16.833 de 7 de fevereiro de 2018), que, curiosamente, veta a possibilidade de demolição e determina os mecanismos para dar início ao processo de desativação do elevado previsto no PDE.

7 De acordo com Gonçalves (2020), entre 2012 e 2020 o número de blocos de Carnaval de Rua que pediram autorização para desfilar em São Paulo subiu de 20 para 865. O primeiro decreto que regulariza o Carnaval de Rua da Cidade de São Paulo foi promulgado em 2014, a partir deste, mais três decretos foram publicados em 2015, 2017 e 2019, demonstrando, conforme aponta o autor, “o esforço das gestões municipais em acompanhar o crescimento e responder às demandas decorrentes desse fenômeno que, ano após ano, cresce de forma consistente” (GONÇALVES, 2020, p.362).

No panorama internacional, verifica-se, a partir dos anos 2000, o crescimento de movimentos e políticas que propuseram novas formas de pensar os componentes do sistema viário, buscando soluções para o desenvolvimento dos meios de transporte ativos e melhorias na escala do pedestre. De acordo com a associação norte-americana National Association of City Transportation Officials (NACTO), este esforço de estabelecer “Uma nova abordagem para o desenho de ruas, baseada em pessoas e lugares, demonstra a transformação possível de ruas existentes em ótimos espaços urbanos” (NACTO, 2018, p. XXII). Em publicação recente, a rua é definida como

a unidade básica do espaço urbano através da qual as pessoas vivenciam a cidade. (...) Oferecem espaço para circulação e acesso e possibilitam uma variedade de usos e atividades. As ruas são espaços dinâmicos que se adaptam com o passar do tempo para favorecer a sustentabilidade ambiental, a saúde pública, a atividade econômica e a importância cultural. (NACTO, 2018, p.4)

Dentre as ações observadas neste período, salienta-se a atuação do New York City Department of Transportation (NYC DOT). A partir das diretrizes do PlanNYC de 2007<sup>8</sup>, o departamento promoveu a implantação de sessenta novos espaços livres públicos em ruas e avenidas da cidade de Nova Iorque, através da reorganização de fluxos viários e aproveitamento de áreas subutilizadas. Estes novos espaços foram implantados com objetivo de proporcionar maior segurança e garantir mais espaço aos pedestres, demonstrando a necessidade de discutir as funções e relações da rua para além da circulação de veículos motorizados. Como parte destas intervenções, realizou-se o emblemático fechamento de parte da Avenida Broadway para automóveis, em 2009, que resultou na ampliação da Times Square e sua transformação em espaço exclusivo para pedestres<sup>9</sup>.

Esta mesma época abrange o processo de difusão das iniciativas de Ciclovias Recreativas e Open Streets em diversas cidades de países da América Latina e do Norte. No âmbito deste estudo, estas experiências têm particular relevância, pois inspiraram diretamente a proposição da Paulista Aberta em São Paulo. Como será abordado nos capítulos seguintes, tratam-se de iniciativas de abertura de ruas e avenidas que estimularam, em diferentes contextos, os debates em torno da mobilidade urbana, da saúde pública e das dimensões de uso dos espaços livres públicos. A análise dos programas vinculados a esses movimentos e a posterior identificação de políticas e programas brasileiros que se enquadram na discussão proposta por este trabalho, contribuiu para a definição do enfoque dado às duas primeiras partes desta dissertação.

Inicialmente, a pesquisa tinha como objetivo investigar as transformações recentes na Avenida Paulista, a partir da identificação de um conjunto de acontecimentos<sup>10</sup>, incluindo o início da Paulista Aberta, que contribuíram para mudança do seu papel na metrópole

---

8 The City of New York and Mayor Michael R. Bloomberg, PlaNYC: A Greener, Greater New York (New York: The City of New York, 2007). Plano da gestão do prefeito Michael R. Bloomberg (2002-2014), que propunha uma série de ações para, segundo Gehl (2013, p. 21), incentivar a maior versatilidade na vida urbana.

9 A intervenção ocorreu de forma gradual, com a instalação de uma praça temporária no trecho da avenida que foi fechado para os veículos para, posteriormente, consolidar a implantação do projeto de renovação, com desenho de piso e mobiliário específicos, finalizado em 2016.

10 Dentre os quais indica-se a inauguração da ciclovia em 2015, a abertura de dois novos centros culturais sediados na avenida em 2017, a Japan House e o Instituto Moreira Salles e, finalmente, a reinauguração do SESC Avenida Paulista em 2018.

paulistana, de centro comercial e financeiro a eixo cultural e de lazer. Entendendo este processo como indicativo de transformações nos modos de vida pública em São Paulo, tentava-se verificar como tais mudanças poderiam contribuir para novas visões e políticas públicas para os Sistemas de Espaços Livres (SEL) públicos da cidade.

No entanto, logo optou-se por focalizar a análise na Paulista Aberta. Embora a ocorrência de outras formas de ocupação da Avenida Paulista, para além da mobilidade, não seja novidade, pelo contrário, a via é justamente o lugar primordial para realização de eventos e manifestações públicas na capital paulista, até então, não havia experiências semelhantes ao que estava sendo proposto pelo programa. Já em 2019, ano no qual teve início esta investigação, estava claro que a Paulista Aberta se estabeleceu como destino de passeio entre os paulistanos. A cada domingo ou feriado, a Avenida Paulista era tomada por diversas atividades e os mais distintos grupos de pessoas, sem que fossem adotadas estratégias de divulgação massiva<sup>11</sup>.

Além disso, a potência das transformações proporcionadas pelo programa é muito significativa, indicativo da relevância de se considerar o papel multifuncional dos espaços livres públicos e, neste caso, especialmente dos componentes do sistema viário. Ressalta-se ainda que tais transformações ocorrem independentemente de intervenções no suporte físico da avenida e da definição das formas de uso, já que o funcionamento da Paulista Aberta não está condicionado a uma programação específica. Mesmo após a oficialização da medida, esta premissa foi mantida e o papel dos órgãos de gestão envolvidos consistia apenas no procedimento de liberar a via para as pessoas por meio da colocação de bloqueios móveis, como cones e faixas de sinalização.

Estas observações nortearam o desenvolvimento do trabalho, sobretudo o conteúdo que será apresentado na terceira parte desta dissertação. Assim, expõe-se na sequência os objetivos e a estruturação da pesquisa:

## PARTE I

Trata da rua como parte do Sistema de Espaços Livres (SEL) públicos e, especialmente, seu papel enquanto lugar de vida pública. Como destacado por Queiroga et al. (2011, p.12), dentro dos SEL públicos “O principal espaço livre é a rua, elemento fundamental de conexão na cidade, por onde ocorre grande parte da vida cotidiana da sociedade urbana”. Esta parte tem como enfoque os movimentos sociais e políticas públicas que foram pioneiros em promover a abertura de ruas, ou seja, que buscaram formalizar e incentivar o uso social da rua e promover novas formas de mobilidade urbana.

O objetivo da Parte I é contribuir para a compreensão da Paulista Aberta dentro de um contexto mais amplo, com base na identificação de casos análogos que a antecederam e, principalmente, no levantamento dos temas debatidos em seus processos de implantação e consolidação.

---

<sup>11</sup> Ao longo do desenvolvimento da pesquisa, verificou-se o oposto: a escassez de informações e a ausência de canais de comunicação com a população. Ver capítulo 5.

O **capítulo 1** aborda os movimentos e políticas de abertura de ruas no âmbito internacional, com foco nas experiências em cidades de países das Américas vinculadas aos movimentos de Ciclovias Recreativas e Open Streets. O **capítulo 2** apresenta o contexto brasileiro, destacando políticas públicas voltadas para o incentivo de atividades nas ruas do início do século XX até o início do século XXI.

## PARTE II

Dando continuidade ao levantamento apresentado na Parte I, a segunda parte desta dissertação dedica-se à cidade de São Paulo e aponta os programas e políticas que antecederam a Paulista Aberta na promoção de atividades em ruas e avenidas da capital, inclusive experiências anteriores que tiveram lugar na própria Avenida Paulista. Finalmente, apresenta-se o processo de implantação da Paulista Aberta e do programa Ruas Abertas.

Tal qual a primeira parte desta dissertação, a Parte II tem o intuito de apoiar a análise do programa Paulista Aberta a partir da identificação e entendimento das questões envolvidas em experiências que a antecederam. Em seguida, visando compreender o processo de implantação e consolidação da Paulista Aberta como política pública, bem como vislumbrar seu papel enquanto ação de reivindicação do espaço urbano, buscou-se construir o histórico do movimento considerando o período de 2012 a 2020, entrando brevemente em 2021.

O **capítulo 3** é dedicado à análise das políticas de abertura de ruas em São Paulo em dois períodos, na década de 1970 e nos anos 2000. O **capítulo 4** trata dos programas que ocorreram na Avenida Paulista em 1982 e entre 2004 e 2005, duas iniciativas denominadas Domingo na Paulista, destacando os principais embates colocados na realização das duas medidas. Por fim, o **capítulo 5** expõe os acontecimentos que formaram parte do processo de proposição, implantação e oficialização da Paulista Aberta, incluindo sua relação com o programa Ruas Abertas e algumas considerações relativas a este último.

## PARTE III

A terceira e última parte desta dissertação é dedicada à apresentação do programa Paulista Aberta a partir do trabalho realizado em campo e procura responder aos questionamentos que conduziram o desenvolvimento da presente pesquisa: (1) O que é a Paulista Aberta? e (2) Quais são as relações que os usuários estabelecem com o espaço existente e quais as transformações que ocorrem a partir desta interação?

O **capítulo 6** é dividido em duas partes, a primeira focada na apresentação das principais atividades que são realizadas pelos frequentadores do programa e a segunda na interpretação das formas de apropriação observadas em campo e suas relações com os elementos suporte físico da Avenida Paulista. A análise contida neste capítulo é apoiada pelo material fotográfico coletado em campo e pelos mapas produzidos ao longo da investigação. O **capítulo 7** traz as considerações finais.

## Considerações sobre o método

Esta investigação propôs a análise de um programa com recorte espacial bem definido, logo, o trabalho de campo foi parte fundamental do processo de estudo. A imersão na Paulista Aberta permitiu a identificação dos temas que foram aprofundados ao longo desta pesquisa.

Durante o trabalho, também foram produzidos mapas, como ferramentas de registro e interpretação dos dados levantados. Através da elaboração destas bases gráficas, buscou-se cruzar as informações coletadas em campo com os dados relativos ao território estudado, obtidos por meio da leitura das referências bibliográficas, da pesquisa documental e da análise de mapas existentes. Sendo assim, procurou-se constituir um conjunto de peças gráficas capaz de expressar as principais reflexões suscitadas por este trabalho, nesta inter-relação entre a pesquisa empírica, focada no programa Paulista Aberta, e as especificidades e preexistências da Avenida Paulista.

Os levantamentos de campo basearam-se na observação e foram feitos todos a pé, de forma que, as impressões registradas são relativas à escala do usuário, suas ações e interações com elementos que formam parte do espaço físico da avenida. Ao mesmo tempo, almejou-se apreender também as implicações destas práticas individuais na caracterização do programa como um todo, pois percebeu-se que havia diferenças nas formas e intensidades de ocupação na escala da avenida, ou seja, pela extensão da Paulista Aberta.

Estas visitas à campo produziram uma ampla documentação fotográfica das atividades desenvolvidas ao longo da Paulista Aberta, sendo também uma base interpretativa das questões postas por este trabalho. Deste material, destaca-se também fotografias feitas com apoio de drone, tiradas em outubro de 2019. As imagens aéreas permitiram saltar para além da visão do usuário, compreendendo a ocupação do território em tempo real.

Foram adotadas duas escalas de mapeamento: (1) a escala da Avenida Paulista, compreendendo toda a área de influência do programa Paulista Aberta e seu entorno imediato e (2) a escala das apropriações, que tem a ver com as diversas atividades observadas em campo e suas relações com o espaço físico da avenida. Para elaboração das bases gráficas, foram utilizados os mapas disponíveis na plataforma GeoSampa da PMSP, o Mapa Digital da Cidade de São Paulo e as ortofotos de 2017, e os recursos do Google Maps e Google Street View.

A pesquisa bibliográfica e documental apoiou, principalmente, a elaboração das duas primeiras partes deste documento, mas também foi essencial para a análise dos levantamentos feitos *in loco*. As investigações em campo procuraram avaliar o programa Paulista Aberta a partir do conceito de apropriação do espaço público.

## Considerações sobre as apropriações dos espaços livres públicos

A definição de apropriação, na qual esta pesquisa se embasa, parte do estudo das referências bibliográficas de autores cujas investigações têm enfoque nos espaços livres públicos e, mais especificamente, que propõem analisá-los sob a ótica das apropriações públicas, ou seja, da perspectiva de uso destes espaços. Este conceito, coloca-se como alternativa para além das interpretações de espaços livres públicos restritas a formas e funções predefinidas e que nem sempre correspondem à realidade complexa destes espaços no ambiente urbano.

Para Mendonça (2007), a apropriação do lugar é a manifestação dos “desejos e intenções” das pessoas. Tais manifestações, ressalta a autora, podem tanto corresponder diretamente à definição formal de determinado ambiente urbano, dado relativo à sua concepção e construção inicial, como podem ser “possibilidades intuídas a partir dele, adaptadas às necessidades imediatas ou aos desejos e intenções não satisfeitos na construção do ambiente” (MENDONÇA, 2007, p.297).

Neste mesmo sentido, Nishikawa (1984) aponta que os elementos urbanos carregam significados e uma ou mais funções estabelecidas, mas para avaliar o seu desempenho, compreende a necessidade de observar as formas de apropriação dos usuários, oportunidade de enxergar a expressão de suas aspirações, que nem sempre correspondem àquelas finalidades definidas a priori:

Ao analisar a qualidade de um espaço, é comum tomarmos o homem como referência, baseando-se no fato de que ele tende a usar o espaço conforme suas necessidades e aspirações. Nesta abordagem, trata-se de detectar o significado do espaço como local que comporta uma intenção preestabelecida, quando se organiza este espaço. Por outro lado, trata-se de identificar a forma de uso que se faz desse espaço, ou seja a significação efetiva que o usuário lhe confere. O idealizador (arquiteto) do signo espacial atribui-lhe um significado; a seguir o espaço é apropriado pelo usuário que lhe confere a significação, nem sempre correspondente ao significado que havia sido dado inicialmente. Então, ao analisar a qualidade de um espaço, trata-se de verificar em que medida a organização de um espaço é adequada ao desenvolvimento do homem, integrando-o a paisagem — a sua continuidade significativa, isto é, integrando o continuum de suas atividades vitais ao continuum da paisagem, por sua vez dinâmica ou mutável no tempo, conforme as transformações das exigências vitais. (NISHIKAWA, 1984, p.9)

Mendonça (2007, p.297) considera a investigação das “apropriações alternativas” como procedimento empírico de especial relevância no estudo dos espaços livres públicos, pois, mais do que o indicativo da inadequação ou ineficiência de determinado meio podem, ao contrário, demonstrar a criatividade dos usuários e revelar possibilidades de adaptação. Estas, por sua vez, têm potencial de contribuir tanto para melhorias do espaço analisado em si, como para apoiar planos e projetos futuros. Em consonância, Nishikawa (1984, p.12) aponta que a avaliação do espaço pela ótica da manifestação das necessidades e interesses da população envolvida permite “a identificação das suas limitações e potencialidades”.

Referência importante para esta pesquisa, o estudo coordenado por Carlos Nelson Ferreira dos Santos e Arno Vogel, buscou “apreender os modos de apropriação dos espaços de uso comum” (VOGEL, 2017, p.149), tendo como objeto de investigação o tradicional bairro do Catumbi e o conjunto residencial Selva de Pedra, no Rio de Janeiro. No que tange a relação entre a forma dos elementos urbanos e sua significação, Vogel (2017, p.35) afirma que

Para além da materialidade dos espaços e dos processos que neles se desenvolvem, procuramos as dimensões simbólicas que possam apresentar. Entendemos que em qualquer sociedade há códigos culturais que viabilizam a leitura, a apropriação e o aproveitamento dos lugares. As noções de localização, territorialidade e do que lhes seja pertinente e adequado são constituídas por meio do recurso a esses códigos.

Assim, com intuito de aprofundar o conhecimento sobre os processos de desenvolvimento da cidade e, ao mesmo tempo, questionar o ideal de planejamento urbano vigente à época, a pesquisa procurou partir da “intencionalidade pura ou ‘de projeto’ em direção às recriações constantes por meio de rituais de uso, capazes de armar novos significados. Os espaços foram percebidos pelos processos de apropriação correntes entre seus frequentadores” (VOGEL, 2017, p.35). A análise realizada teve em conta que o “espaço físico como dado concreto” pode pressupor limitações à ação humana e por isso, procurou confrontar as “idealizações aí contidas com as práticas efetivas dos moradores” (VOGEL, 2017, p.39).

De encontro com estes conceitos, Queiroga (2012) propõe ampliar “o olhar sobre os espaços para além de sua materialidade e classificação tipológica tradicional” a partir da análise das “práticas espaciais da esfera pública que os caracterizam” (QUEIROGA, 2012, p.61). O autor destaca que “Importa reconhecer as apropriações espaciais realizadas pela população tanto quanto o desempenho do sistema de objetos que suportam (in)determinadas ações da esfera pública” (QUEIROGA, 2012, p.61) e ainda:

Com olhar mais amplo sobre as relações entre sistemas de objetos e sistemas de ações que caracterizam os espaços de apropriação pública, abrem-se possibilidades para a proposição de outros arranjos e sistemas espaciais que possam desempenhar o papel de tipos tradicionais de espaços públicos (parques, praças, ruas, etc.) de modo bastante satisfatório, bem como propiciar novas formas de convívio na esfera pública geral, ultrapassando tipos tradicionais de espaços livres públicos. (QUEIROGA, 2012, p.62)

Como o autor define, o sistema de objetos corresponde à materialidade do espaço, as ações que, por sua vez, “espacializam-se e, ao fazê-lo, constituem-se em práticas espaciais — espacialidades [...]” (QUEIROGA, 2006, p.132). As “espacialidades da esfera pública” são definidas pelo autor como “as práticas espaciais da vida em público, da esfera pública (geral ou estrita). São as apropriações públicas dos espaços, independentemente de se realizarem em propriedades públicas ou privadas.” (QUEIROGA, 2012, p.64).

As categorias de análise indicadas por Queiroga, pretendem superar o padrão de tipificação dos espaços livres públicos, bem como as “‘velhas categorias’ de espaço público e privado” que “entendidas em sua forma estrita, não são mais suficientes para a análise dos fenômenos espaciais” (QUEIROGA, 2006, p.132). Assim, o autor coloca que “Nesta proposta conceitual, desvinculando-se a obrigatoriedade de relacionar biunivocamente espaço público e esfera pública, amplia-se o escopo de análise da esfera pública contemporânea; pode-se apreendê-la onde e quando vier a se manifestar [...]” (QUEIROGA, 2012, p.63).

Outro aspecto relevante levantado pelos autores, as formas de apropriação podem ser indícios de resistência. Conforme salienta Vogel (2017, p.34), por vezes a população

que não tem tido alternativa senão aceitar as imposições, acabou por criar mecanismos de defesa e superação. Reverte os significados dos espaços que lhe são impingidos. Cria, às vezes com muita dificuldade e desgaste, ordens próprias que ultrapassem as ordens simplistas e abstratas dos planejadores.

Num contexto mais atual, Queiroga (2006, p.129-130) observa que, o avanço dos processos econômicos hegemônicos, mais especificamente, a globalização, não se efetivam independentemente do território:

Não se pode reduzir o mundo à globalização, verifica-se, no uso do território, uma série de racionalidades de outras naturezas, inclusive nos lugares em que mais se manifestam os fenômenos ditos de globalização. A megalópole não é somente constituída de práticas de dominação e alienação, mas, ao aglutinar em si parte do mundo e da nação, permite pôr em evidência a diferença, potencial de formação de consciência. Se a megalopolização constitui-se num significativo processo espacial da razão hegemônica global, seu território não é, no entanto, homogêneo, apresentando espacialidades de diferentes velocidades e racionalidades.

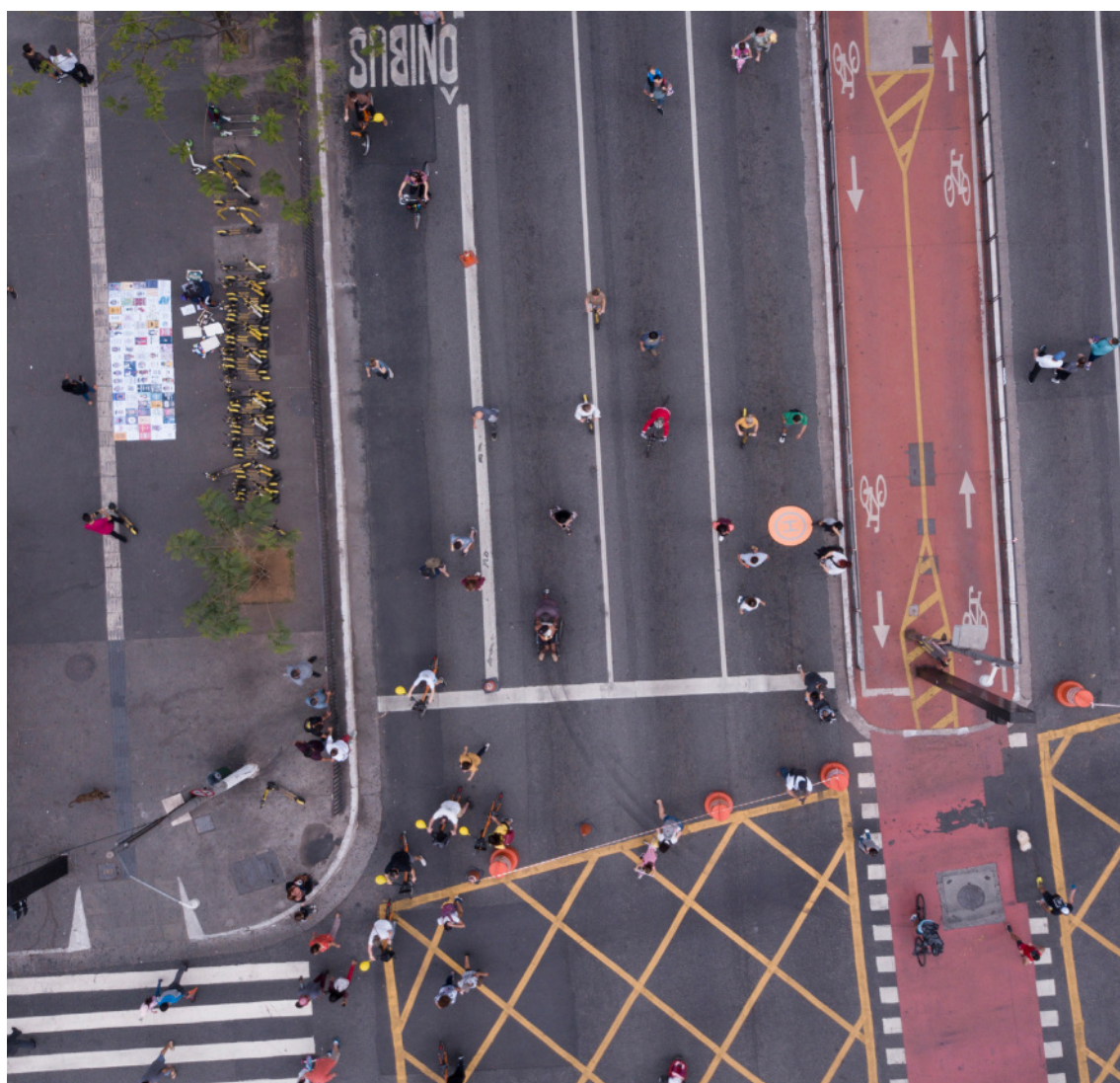
De forma análoga, Magnani (2002) argumenta que o exame da questão urbana na contemporaneidade não pode ser feito apenas a partir de um ponto de vista distante, o qual o autor denomina “de fora e de longe”, baseado em conjuntos de dados e diagnósticos técnicos que, embora não deixem de ser relevantes, excluem da análise os atores sociais não dominantes e suas práticas. O autor ressalta que:

As grandes metrópoles contemporâneas não podem ser vistas simplesmente como cidades que cresceram demais e desordenadamente, potencializando fatores de desagregação. Elas também propiciaram a criação de novos padrões de troca e de espaços para sociabilidade e para os rituais da vida pública. De pouco vale generalizar o desaparecimento da velha rua, tida como símbolo por antonomásia do espaço público nem se limitar a proclamar que sua função foi ocupada pelas “tirânicas da intimidade” ou por zonas desprovidas de sociabilidade: se em determinados contextos ficou inviável como suporte de antigos usos, a experiência da vida pública a que está associada pode ser encontrada em novos arranjos. Um determinado segmento do circuito de lazer, articulando pontos distantes na cidade, é tão real e significativo para seus usuários, quanto a vizinhança no contexto do bairro. (MAGNANI, 2002, p.26)

Para tanto, sugere a adoção de uma abordagem

*de perto e de dentro* capaz de apreender os padrões de comportamento, não de indivíduos atomizados, mas dos múltiplos, variados e heterogêneos conjuntos de atores sociais cuja vida cotidiana transcorre na paisagem da cidade e depende de seus equipamentos (MAGNANI, 2002, p.17, grifo do autor).

As perspectivas trazidas pelos autores referenciados, reforçam a importância do estudo das formas de apropriação como método de abordagem e aproximação aos espaços livres públicos. Ao mesmo tempo em que podem indicar a necessidade de mudanças na materialidade dos espaços da cidade, as apropriações em si configuram transformações que merecem ser analisadas. Este exercício contribuiu para a identificação dos diversos significados que os lugares adquirem ao longo do tempo que, como apontado pelos autores, muitas vezes superam as definições formais dadas em sua concepção. Além disso, evidencia o benefício de constituir um entendimento mais aberto em relação aos espaços da cidade que permita levar para os processos de avaliação, intervenção e planejamento urbanos a percepção da flexibilidade de usos que demonstra o imprevisto das práticas socioespaciais.



**Figura 1** Vista aérea da Avenida Paulista no cruzamento com a Avenida Brigadeiro Luís Antônio durante a Paulista Aberta (imagem tirada com auxílio de drone). Foto: Jéssica Luchesi, outubro de 2019.





## 1. Movimentos e políticas públicas de abertura de ruas

A experiência da Paulista Aberta contribuiu para a percepção da importância dos espaços viários como lugares de convívio e práticas socioespaciais ao propor a interrupção temporária do tráfego de automóveis na Avenida Paulista. Durante seu período de realização, ampliaram-se as possibilidades de uso e apropriação da via, demonstrando o afirmado por Vogel (2017, p. 46) que “A experiência do espaço urbano fundamenta a intuição de que a rua é mais que via, trilho ou caminho”.

Além disso, o programa colocou em discussão o protagonismo dos meios de transporte motorizados, já que, circunstancialmente, se inseriu no debate da mobilidade ativa, sobretudo em bicicleta, no contexto do plano cicloviário da gestão do prefeito Fernando Haddad (2013 - 2016)<sup>1</sup>.

Como observado por Queiroga (2014), raramente as ações de planejamento e de gestão urbana têm em conta a natureza sistêmica dos SEL, o que se evidencia na falta de relação entre seus diferentes subsistemas. No caso do sistema viário, o autor destaca que “Os planos e as ações na área de transporte pouco atentam para a qualidade dos espaços viários enquanto espaços de convívio público” (QUEIROGA, 2014, p.112).

---

<sup>1</sup> Tendo em vista sua relação com o processo de implantação da ciclovia permanente na avenida, que será abordada com maior profundidade no capítulo 5 desta dissertação.

Ainda no que diz respeito ao sistema viário, os processos de urbanização e expansão urbana observados ao longo do século XX foram marcados pela hegemonia do modal de transporte rodoviário. O símbolo deste modelo de desenvolvimento foi o automóvel, como ressaltou Berman (2007, p. 199), “A perspectiva do novo homem no carro gerará os paradigmas do planejamento e design urbanos do século XX”.

Mas, ao mesmo tempo que se ampliava progressivamente o predomínio do automóvel no espaço urbano, emergiam movimentos de contestação deste fenômeno. Desde o início do século XX, observaram-se experiências que propuseram o bloqueio temporário do tráfego de veículos em favor das pessoas a pé ou em meios de transporte ativo como resposta ao aumento do número de automóveis, que provocava mudanças significativas na lógica de funcionamento das ruas de então. Outro fator relevante para o surgimento de tais iniciativas foi o crescimento expressivo da quantidade de acidentes, especialmente envolvendo crianças (NORTON, 2011).

Neste contexto, na cidade de Nova Iorque, por exemplo, entre 1909 e meados dos anos 1920, foram definidas *play streets*, ruas livres do tráfego de automóveis por algumas horas após o período escolar para que as crianças pudessem brincar em segurança:

*At the dawn of the motoring age, crowded conditions and the lack of urban park space meant that the streets were the principal place of play for children and the primary social space for adults. The introduction of the automobile to the city streets clashed with this culture and quickly led to a spike in child fatalities, among other maladies. The idea of creating temporary play streets — closing a few blocks to automobile traffic so that kids could play safely — emerged from police departments as a tactic to keep children safe in urban centers such as New York and London. (LYDON; GARCIA, 2015, p. 39)*



**Figura 1** *Play Street* de Nova Iorque nas primeiras décadas do século XX. Fonte: The Atlantic.

Também visando garantir espaços seguros para a recreação infantil, as *woonerven*<sup>2</sup> foram implantadas no final dos anos 1960 na Holanda. Antecipando a ideia de ruas compartilhadas, utilizava-se estratégias de desenho urbano para diminuir a velocidade de circulação de veículos em áreas residenciais. No Brasil, já na década de 1950 surgiram as Ruas de Recreio<sup>3</sup>, no Rio de Janeiro, dentro de um contexto nacional de incentivo à prática de atividades físicas por crianças e, alguns anos mais tarde, na década de 1970, as Ruas de Lazer na cidade de São Paulo<sup>4</sup>.

Nos últimos anos da década de 1960, ocorreu em Seattle o primeiro Bicycle Sunday<sup>5</sup>, que liberou para pedestres e ciclistas um trecho da Lake Washington Boulevard, avenida que margeia o Lago Washington na porção leste da cidade, conectado a vários parques. Enquanto as *play streets* tinham caráter local e de uso recreativo, as Bicycle Sundays introduziram a questão do uso da bicicleta, até então considerada primordialmente como brinquedo infantil (CIPALLA, 2019), como modal de transporte. Esta visão ganhou força no início dos anos 1970, no âmbito do debate ambiental<sup>6</sup>.



**Figura 2** Realização do Bicycle Sunday na Lake Washington Boulevard, Seattle, em junho de 2016. Foto: Ken Lambert / The Seattle Times.

2 Plural de *woonerf*, termo em holandês que significa “*living yards*” ou “quintais vivos” em tradução livre. Conforme destacam Lydon e Garcia (2015, p. 28), tal iniciativa foi fruto da mobilização de um grupo de moradores da cidade de Delft descontentes com as consequências causadas pelo crescente tráfego de veículos (poluição, barulho, insegurança para os pedestres) nas suas ruas.

3 Sobre as Ruas de Recreio, ver capítulo 2 desta dissertação.

4 Ver capítulo 3.

5 O primeiro evento ocorreu em 1968 e continuou a ser realizado todos os anos durante o verão (maio a setembro), sendo suspenso em 2020 devido à pandemia de Covid-19. Durante os Bicycle Sundays parte da Lake Washington Boulevard é fechada para circulação de veículos motorizados das 10:00 às 18:00. Disponível em: <<https://www.seattlebikeblog.com/2015/04/29/for-50th-year-bicycle-sundays-kicks-off-on-lake-washington-blvd-this-weekend/>> e <<https://parkways.seattle.gov/2019/01/07/mark-calendar-2019-bicycle-sundays/>>. Acesso em 23 mar. 2021.

6 Conforme Cipalla (2019): “*In 1970, the first Earth Day was held, which spurred environmental awareness and an interest in energy conservation.*”

De acordo com Lydon e Garcia (2015, p.42), a experiência de Seattle chegou a ser reproduzida de forma semelhante em vias de parques<sup>7</sup> de Nova Iorque<sup>8</sup>, São Francisco<sup>9</sup> e na capital canadense Ottawa<sup>10</sup>, ainda entre o final dos anos 1960 e início dos anos 1970. Segundo os autores, Seattle seria a primeira cidade a implantar o modelo de Open Streets que se consolidou anos mais tarde com edições em diversas cidades dos EUA e Canadá. Montezuma (2011), ao analisar o caso de Bogotá, também reconhece a relação da experiência de Seattle com a Ciclovía:

*La idea que la calle podría ser algo más que el desplazamiento de autos, llevará a la creación de los primeros programas de cierres de calles para eventos de fin de semana. En este sentido así, las antecesoras de las ciclovías como las entendemos hoy son los cierres de las vías en los grandes parques de ciudades de Estados Unidos como San Francisco, Seattle o Nueva York, en donde desde finales de los años sesenta se suspendía el tráfico en parques como el Golden Gate Park y el Central Park en aras de permitir el desplazamiento de paseantes en las zonas de mayor afluencia relacionadas con los museos y centros de interés. (MONTEZUMA, 2011, P.34)*



**Figura 3** Car-free Sunday no Golden Gate Park de São Francisco, em maio de 2021. A liberação da JFK Drive para os usuários do parque aos domingos, tradição de 54 anos, continuou a ocorrer mesmo durante a pandemia de Covid-19 que forçou a adoção de medidas de isolamento social a partir de março de 2020. Foto: Paul Chinn / The San Francisco Chronicle.

7 Tradução livre do inglês *parkways*.

8 Desde 1966 as vias do Central Park ficam livres de automóveis aos domingos. Ao longo dos anos, gradativamente o trânsito de veículos foi sendo restrito até que em junho de 2018 o parque se tornou oficialmente uma "car-free zone" todos os dias da semana. Conforme reportagem do The New York Times, disponível em: <<https://www.nytimes.com/2018/04/20/nyregion/central-park-car-ban.html>>. Acesso em: 12 mar. 2021.

9 O bloqueio da John F. Kennedy Drive para automóveis, conhecido como "car-free Sundays", no Golden Gate Park, teve início em 02 de abril de 1967 e ocorre todos os domingos desde então. Ver: <<https://sf.funcheap.com/city-guide/50-years-carfree-sundays-golden-gate-park/>>. Acesso em: 02 jul. 2021.

10 Os Sunday Bikedays ocorrem desde 1970. Cf. disponível em: <<https://ncc-ccn.gc.ca/places/weekend-bikedays>>. Acesso em 02 jul. 2021.

Com efeito, esta experiência se aproxima do modelo de abertura de ruas difundido no século XXI, especificamente a partir dos anos 2000. Essas iniciativas serão o foco do presente capítulo, pois, ao longo da investigação, evidenciou-se a relação destes movimentos recentes com a proposta da Paulista Aberta<sup>11</sup>. As denominadas Ciclovias Recreativas na América Latina e Open Streets nos EUA e Canadá têm em comum a premissa básica de promover, através da restrição da circulação de veículos motorizados, a abertura temporária de ruas e avenidas para o uso livre das pessoas.

Neste trabalho, serão tratadas como propostas de “abertura” de ruas<sup>12</sup>, como no termo em inglês, com intuito de enfatizar a ação de oferecer espaços de domínio dos automóveis às pessoas. Acredita-se que a utilização de termos como “fechamento” ou “bloqueio” de vias reforça o entendimento de que os veículos motorizados estão sendo privados de seu espaço de direito. Os termos abrir e fechar também remetem aos sentidos de coletivizar e privatizar, respectivamente, como explicitado por Vogel (2017). Embora neste caso o fechar não esteja relacionado diretamente com a privatização do espaço, o abrir, por sua vez, reforça a ideia de uso coletivo e de espaço “aberto” às diversas manifestações socioculturais, como proposto pelo autor.



**Figura 4** Parada celebra a passagem do último carro particular na Central Drive do Central Park, em Nova Iorque, no dia 26 de junho de 2018. A ONG Transportation Alternatives, que participou do evento, atua na causa desde os anos 1960. Foto: Erwin Figueroa / The Streetsblog NYC.

11 O projeto da Paulista Aberta foi influenciado por outras experiências e movimentos de abertura de ruas, com destaque para ações observadas em outras cidades do Brasil e da América Latina, conforme afirmado por seus idealizadores em artigo publicado no Portal Mobilize. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/blogs/sampa-pe/sem-categoria/democratizando-o-espaco-publico-da-cidade/>>. Acesso em: 02 jul. 2021.

12 A construção do conceito de “abertura” da avenida também foi importante no processo de consolidação da Paulista Aberta. Essa questão será explorada no capítulo 5.

## A Ciclovía de Bogotá

Apesar do reconhecido pioneirismo do Bicycle Sundays de Seattle, o estudo dos movimentos de Ciclovías Recreativas e das próprias Open Streets norte-americanas, demonstrou que a experiência referencial para a maioria das iniciativas introduzidas a partir dos anos 2000, incluindo a Paulista Aberta, foi a Ciclovía de Bogotá, implantada ainda nos anos 1970.

Com exceção das Ruas de Lazer paulistanas e das ruas compartilhadas holandesas, os exemplos apresentados até o momento são iniciativas propostas e geridas por órgãos do poder público. A Ciclovía colombiana, por sua vez, teve origem na ação do grupo ativista Pro-Cicla<sup>13</sup> que propôs o primeiro “experimento” (MONTERO, 2017) em 1974. A “Grande Manifestação do Pedal”<sup>14</sup> como denominada por seus organizadores, foi um ato político que reivindicava o uso urbano da bicicleta como alternativa de transporte, na contramão dos processos de crescimento e modernização pelos quais Bogotá passava à época, baseados na construção de infraestruturas viárias (MONTEZUMA, 2011; MONTERO, 2017).

Embora se tratasse de movimento de contestação, sua realização teve anuência das autoridades locais, que liberaram trechos da Carrera 7ª e da Carrera 11<sup>a15</sup> para realização do ato. Tanto este primeiro evento, quanto a posterior institucionalização da proposta em 1976<sup>16</sup>, se deram graças às conexões pessoais e políticas do grupo Pro-Cicla (MONTERO, 2017). Além disso, havia ainda uma predisposição favorável ao uso das bicicletas, tendo em vista a grande popularidade do ciclismo entre os cidadãos colombianos desde a primeira Vuelta a Colombia<sup>17</sup> em 1951 (GOMESCÁSSERES, 2003; MONTEZUMA, 2011).

Segundo Montero (2017), o caráter político do movimento perdeu força a partir do momento em que a Ciclovía foi oficializada. Como programa da administração pública, o enfoque da iniciativa passou a ser, predominantemente, o incentivo ao uso recreativo da bicicleta. Ao longo dos anos, o caráter recreativo e o potencial de estímulo à prática esportiva realmente se sobrepuseram à discussão da mobilidade urbana. A Ciclovía, que mantém em seu nome a ligação com o movimento de origem e o passado heroico do ciclismo colombiano, foi descrita como a “praia” dos bogotanos no início dos anos 1980:

---

13 Organização pró-bicicleta liderada por jovens ativistas, entre eles o arquiteto Jaime Ortiz que teve papel fundamental no movimento que gerou a Ciclovía (MONTERO, 2017).

14 Tradução livre do espanhol “La Gran Manifestación del Pedal”.

15 Duas das principais vias da cidade, ao longo de 80 quadras (MONTERO, 2017, p.117).

16 A Ciclovía foi oficializada pelo decreto número 566 de 7 de julho de 1976 (GOMESCÁSSERES, 2003, p.179).

17 Competição anual de ciclismo de estrada que percorre todo o país. De acordo com Gomeścásseres (2003) a volta contribuiu para promover não só o uso esportivo da bicicleta, mas também como meio de transporte na Colômbia.

Hace algunos meses<sup>18</sup>, cuando la Alcaldía de Bogotá resolvió cerrar los días domingos algunas calles al tránsito de automóviles y reservarlas a los deportistas, alguien las bautizó "ciclovías". Etimología: vías para la circulación recreativa de ciclistas. Tal vez nadie llegó a pensar que al cabo de algunas semanas las bicicletas y quienes las cabalgan iban a ser apenas un elemento minoritario en el inmenso, en el abigarrado aquelarre de estas calles. Ahora las avenidas, cuyo número aumenta cada ocho días, están repletas de los más variados y curiosos especímenes: niños que montan en monopatín, patinadoras ataviadas que con colores chillones, ciudadanos de cédula ya amarillenta que trotan en pantaloneta, caminadores simples y caminadores con perro, parejas que empujan paseadores, abuelas con "walkman", nietos en triciclo. Hay hasta ciclistas en la ciclovía. La ciclovía es la playa de los bogotanos (PIZANO, 1983)

Os jornais e revistas da época também se referem ao programa como "festa" e "carnaval periódico" (EL TIEMPO apud MONTEZUMA, 2011, p.68; PIZANO, 1983), apontando sua dimensão social como lugar de encontro e práticas socioespaciais. Mais recentemente, nos anos 2000, esse aspecto é reforçado pela própria administração do programa em sua definição institucional na qual é reconhecida como "*un hecho social de recreación y de encuentro humano en el complejo contexto de lo urbano y de lo metropolitano*" (IDRD apud GOMESCÁSSERES, 2003, p.179).



**Figura 5** Ciclovía de Bogotá nos anos 1980, a "praia" dos bogotanos. A imagem faz parte da fotoreportagem publicada originalmente em abril de 1983 na revista Diners e republicada no site da revista em comemoração aos seus 46 anos de existência. Fonte: Acervo Diners.

18 A reportagem de 1983 relata a recente introdução das Ciclovías sem fazer referência ao histórico do movimento na década de 1970. Isso porque o programa, mesmo após sua oficialização em 1976, passa por períodos de intermitência e até mesmo extinção, como aponta Montero (2017). A medida é retomada em 1982 pela gestão do prefeito Augusto Ramírez Ocampo como "*an inexpensive and expedient alternative by which the local government could provide recreational spaces in poor areas of the city in an attempt to prevent social unrest in an increasingly segregated city*" (MONTERO, 2017, p.120).

Para Montezuma (2011, p.62), a consolidação da Ciclovía se deu justamente nestes primeiros anos da década de 1980 *"por medio de una formula sencilla pero muy acertada que es la consolidación de una verdadera red casi totalmente continua para la ciudad"*, o que aumentou consideravelmente o seu alcance, já que até então tinha sido realizada somente em percursos isolados em diferentes áreas da cidade.

O formato atual do programa, no entanto, estabeleceu-se a partir de meados dos anos 1990<sup>19</sup>. Neste período, sua administração, antes a cargo do departamento de transportes, passou a ser responsabilidade do Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) e a Ciclovía foi reformulada, com a intenção de criar *"el parque temporal más grande del mundo"*<sup>20</sup>. Dentre os objetivos estabelecidos pela nova administração destaca-se a introdução de pautas ambientais e de saúde pública e a reafirmação do aspecto social do programa *"entendiendo que las calles son espacio público y pueden tener diferentes usos según la hora del día, el día de la semana"*<sup>21</sup>.

Apesar do êxito em sua cidade de origem<sup>22</sup>, até o início dos anos 2000, com mais de trinta anos de existência, a Ciclovía era pouco conhecida fora da Colômbia. Somente a partir da primeira década do século XXI o programa alcançou projeção internacional. Atualmente 35 cidades da América Latina e 90 cidades nos EUA e Canadá possuem iniciativas de Ciclovías Recreativas e Open Streets<sup>23</sup>.

O processo de difusão e popularização deste modelo, analisado por Montero (2017) e Montezuma (2011), está muito ligado ao seu alinhamento às agendas de sustentabilidade e saúde pública defendidas por organizações internacionais:

*The alignment of Ciclovía in the mid-2000s with a transnational network of sustainable transportation and public health advocates in search of policies to materialize their global agendas of reducing emissions and promoting nonmotorized transportation and physical exercise in urban environments is at the core of what allowed Ciclovía, after 30 years of almost anonymous existence, to be constructed as an international best practice and circulate widely.*  
(MONTERO, 2017, p.127)

Montezuma (2011) destaca ainda o conjunto de transformações urbanas ocorridas em Bogotá desde 1995, especialmente a implantação do sistema de transporte público de massas, o Transmilenio, que corroboraram para a visibilização das políticas e práticas urbanas aplicadas na capital colombiana, inclusive a Ciclovía.

---

19 Nas gestões dos prefeitos Antanas Mockus e Enrique Peñalosa que, segundo Montero (2017), optaram por promover ações em benefício dos espaços públicos de Bogotá como estratégia de recuperação da cidade em um período marcado pela violência urbana.

20 De acordo com o site oficial do IDRD. Disponível em: <<https://www.idrd.gov.co/historia-ciclovía-bogotá>>. Acesso em 05 mar. 2021.

21 Idem.

22 Que incentivou a reprodução do programa em outras cidades colombianas, como Cali e Medellín, com Ciclovías desde 1983 e 1984, respectivamente.

23 Cf. dados divulgados nas páginas da Red de Ciclovías Recreativas de las Américas (Red CRA) e do The Open Streets Project. Disponível em: <<http://cicloviasrecreativas.org/>> e <<https://openstreetsproject.org/>>. Acesso em 02 jul. 2021.



**Figuras 6 e 7** Ciclovía de Bogotá nos anos 1980. Além dos ciclistas, as vias davam lugar aos corredores, patinadores e também àqueles que aproveitavam as vias abertas para passear com suas famílias.  
Fonte: Acervo Diners.

## Movimentos de abertura de ruas nas Américas: Ciclovías Recreativas e Open Streets

Fora da Colômbia, as primeiras cidades a experimentar iniciativas de abertura de ruas foram Quito, Cidade Juarez e Guadalajara, as duas primeiras em 2003 e a última em 2005. A partir daí, as trocas de informação entre os agentes da sociedade civil, gestão pública e organizações não governamentais das cidades envolvidas e interessadas culminaram na realização do Primeiro Seminário Internacional de Ciclovias Unidas das Américas<sup>24</sup>. Nesta ocasião foi criada a Rede de Ciclovias Recreativas das Américas (Rede CRA)<sup>25</sup>.

Através de congressos anuais, publicações e de sua página na internet, a Rede CRA atua para a difusão e debate em torno das Ciclovías Recreativas que são definidas como

*(...) un evento que consiste en abrir temporalmente las calles a los habitantes de la ciudad para que disfruten de un espacio seguro y agradable para pasear, trotar, patinar, correr, caminar y montar en bicicleta. En el espacio donde se lleva a cabo la Ciclovía Recreativa se cierra temporalmente el acceso vehicular (...).* (ALEMÁN et al., 2009)

Nos EUA e no Canadá é difícil precisar como se deu o surgimento e a popularização das iniciativas de abertura de ruas no século XXI. Com base nos trabalhos de Montezuma (2011), Montero (2017), Sadik-Kahn (2016) e na publicação *"The Open Streets Guide"* (2012), foi possível elencar três fatores principais envolvidos neste processo: (1) a presença do ex-prefeito de Bogotá, Enrique Peñalosa, nos EUA e sua atuação como palestrante em diversos eventos pelo mundo; (2) as inúmeras visitas de delegações estrangeiras à Bogotá que buscavam ver de perto e aprender com as recentes transformações urbanas ocorridas na cidade e (3) a existência de experiências anteriores com propostas similares às das Open Streets.

Os dois primeiros fatores estão bastante relacionados, já que Peñalosa<sup>26</sup> teve papel importante na divulgação das políticas implantadas em Bogotá e que alçaram a cidade a modelo urbano, especialmente para cidades de países em desenvolvimento. É nesse contexto que a capital colombiana passa a receber representantes de outras cidades, dentre eles Janette Sadik-Kahn, então à frente do departamento de transportes de Nova Iorque<sup>27</sup>. Durante sua visita, em 2007, Sadik-Kahn esteve na Ciclovía, que inspirou a realização do primeiro evento de Summer Streets, a versão nova iorquina do programa colombiano, em 2008.

---

24 Tradução livre de *Primer Seminario Internacional de Ciclovías Unidas de las Américas*, realizado em Bogotá no dia 13 de novembro de 2005. Nesta ocasião foi elaborada a Declaração de Bogotá, que criou a Rede de Ciclovias Recreativas das Américas. Ver Montezuma (2011, p.100).

25 Tradução livre do espanhol *Red de Ciclovías Recreativas de las Américas* (Red CRA).

26 O ex-prefeito mudou-se para Nova Iorque após o término do seu mandato, no início dos anos 2000, e atuou como embaixador do Institute for Transportation and Development (ITDP), organização não governamental com atuação na área de transporte sustentável.

27 New York City Department of Transportation (NYC DOT).

De acordo com o The Open Streets Project<sup>28</sup>, entre 2005 e 2011 houve crescimento expressivo de programas e eventos relacionados ao movimento de Open Streets. Porém, dentre as 70 iniciativas levantadas até 2012, o projeto considerou também experiências anteriores, observadas desde a década de 1960, que relacionam-se com o Bicycle Sundays de Seattle. O *"The Open Streets Guide"*, embora reconheça a relevância da Ciclovía como "líder global" (2012, p.1) do movimento, reclama o pioneirismo para a cidade norte-americana<sup>29</sup>. Ainda assim, verifica-se que muitas das Open Streets norte-americanas mantiveram o termo Ciclovía, ou alguma variação deste, em seus nomes<sup>30</sup>.

Cabe mencionar ainda a relação de vizinhança entre cidades na fronteira dos EUA com México, considerada por Montezuma (2011) o início do processo de difusão das Ciclovías no país ao norte. O autor trata especificamente de Cidade Juarez que, como mencionado anteriormente, iniciou seu programa de abertura de ruas em 2003 e influenciou a criação do Scenic Sunday<sup>31</sup> em El Paso, Texas, no ano de 2007.

O trabalho realizado pela Rede CRA e pelo The Open Streets Project contribui para a compreensão do fenômeno neste contexto mais amplo, de trocas de conhecimento, experiências e políticas entre países americanos<sup>32</sup> na convergência dessas práticas com as agendas de sustentabilidade, mobilidade urbana e saúde pública, em voga nas duas primeiras décadas do século XXI.

Verificou-se que a implantação das Ciclovías Recreativas e Open Streets depende diretamente da atuação local, seja dos gestores públicos ou de organizações não governamentais. Além disso, a facilidade de implantação e o baixo impacto dessas iniciativas, comparativamente a outros modelos de intervenção urbana, possibilitou sua reprodução em cidades de diversas escalas, de metrópoles a cidades pequenas (SARMIENTO et al., 2017).

Também com bases nesses dois últimos aspectos, argumenta-se que, apesar de compartilharem o objetivo geral, cada experiência é única, produto de diferentes contextos e condições econômicas, sociais e culturais. Sendo assim, serão apresentados aqui alguns casos selecionados com o objetivo de formar um panorama das Ciclovías Recreativas e Open Streets a partir de quatro aspectos considerados os pontos chave para a discussão proposta nesta pesquisa: (A) a origem da iniciativa, (B) as formas de gestão e operação observadas, (C) os meios de comunicação usados na divulgação dos programas e (D) a periodicidade, os percursos e as formas de uso.

---

28 Projeto criado pelas organizações The Street Plans Collaborative e Alliance for Biking & Walking. Iniciado em 2010, o projeto tem como objetivo reunir as informações disponíveis sobre as iniciativas de Open Streets nos Estados Unidos e no Canadá.

29 O *The Open Streets Guide* afirma que por anteceder o início da Ciclovía em Bogotá e haver influenciado outras cidades nos EUA ainda no final dos anos 1960 e início da década de 1970, as Bicycle Sundays de Seattle fazem das Open Streets "a decidedly North American phenomenon" (2012, p.1).

30 Tais como a CicLAvia de Los Angeles, CicloSDias em São Diego, CycLOUvia em Louisville, entre outras. Ver: <<https://openstreetsproject.org/map-of-open-streets-initiatives/>>. Acesso em 15 abr. 2021.

31 De acordo com o *The Open Streets Guide* inicialmente o programa foi denominado "Ciclovía".

32 Esta pesquisa tem como foco as experiências de abertura de ruas nos países americanos, mas de acordo com Sarmiento et al. (2017), atualmente, Ciclovías Recreativas com pelo menos duas edições ao ano foram implementadas em 496 cidades em 27 países de todos os continentes.

Para este propósito foram analisadas as iniciativas de Bogotá, Medellín, Cidade do México, Guadalajara, Quito e Santiago, na América Latina, e nos Estados Unidos, as experiências de Nova Iorque, Los Angeles e São Francisco. Os programas foram selecionados a partir da leitura dos trabalhos de Montezuma (2011) e Sarmiento et al. (2017), além dos manuais produzidos pela Red CRA e pelo The Open Streets Project. Também levou-se em consideração a disponibilidade de informações nos veículos de mídia locais e nos websites e perfis das redes sociais vinculados aos programas.

## A. Origem da iniciativa

Dentre os casos analisados, observou-se que as propostas de implantação de programas de abertura de ruas partem de dois tipos de iniciativa: (1) de movimentos da sociedade civil, em geral representados por ONGs ou grupos ativistas locais e (2) do próprio poder público, muitas vezes associadas aos planos de governo da gestão municipal. À exceção destas duas variantes, identificou-se apenas a CicloRecreoVía de Santiago, Chile, idealizada pela empresa Geomás, instituição privada de consultoria ambiental.

No primeiro grupo, além do caso de Bogotá, estão as experiências de Quito e Guadalajara, ambas iniciadas na primeira década dos anos 2000. Em Quito, a realização do programa denominado Ciclopaseo partiu da ação do grupo ativista Biciacción com objetivo de promover a bicicleta como meio de transporte (SARMIENTO et al., 2017). A Via RecreActiva de Guadalajara, por sua vez, foi idealizada pela organização da sociedade civil Ciudades Públicas com intuito de promover a recuperação dos espaços públicos para recreação, esporte e práticas culturais (ALEMÁN et al., 2009). Os dois casos contaram com o apoio da gestão municipal, que garantiu a sua realização e manutenção.

Das iniciativas implementadas diretamente pelo poder público, destacam-se as Ciclovías de Medellín e o Muévete en Bici, na Cidade do México. Em Medellín, o programa iniciado em 1984, está entre as primeiras experiências que surgiram após a consolidação da Ciclovía de Bogotá na década de 1980. A princípio denominado "Vías Recreodeportivas Abiertas" foi administrado pela Secretaria de Educação até 1993, quando passou a ser coordenado pelo Instituto de Esportes e Recreação (INDER). O Muévete en Bici é um programa social da Secretaria do Meio Ambiente (SEDEMA). Iniciado em 2007, fez parte do conjunto de políticas públicas introduzidas pelo prefeito Marcelo Ebrard (2006 - 2012) para incentivar o uso da bicicleta na capital mexicana<sup>33</sup>, além de promover e difundir atividades recreativas e esportivas que fomentam hábitos de saúde e a convivência cidadã (SMA, 2012 apud LÓPEZ, 2017).

Em se tratando das Open Streets, há diversos casos de eventos organizados pela iniciativa pública, como as Summer Streets de Nova Iorque e também aqueles idealizados por ONGs, tal qual ocorre em Los Angeles, cuja CicLAvia partiu da ação de membros da sociedade civil e hoje é administrada pela ONG de mesmo nome. Mas para além destas duas categorias, existem ainda as Open Streets organizadas por parcerias público-privadas, como as Sunday Streets de São Francisco, fruto da colaboração entre a ONG Livable City e o Departamento de Saúde Pública da cidade.

---

33 Dentro do *Plan Verde de la Ciudad de México* de 2007 (LÓPEZ, 2017).

## B. Gestão e operação

Através das informações disponíveis nos sites oficiais dos programas estudados, ou em publicações dos meios de comunicação locais, ficou evidente o seu caráter multidisciplinar, tanto no processo de implantação das iniciativas como no aspecto operacional a cada edição. Essa observação é reforçada pelo estudo de Sarmiento et al. (2017) que revela o envolvimento de diversas entidades, públicas e privadas, nas áreas da saúde, meio ambiente, cultura, esportes e lazer, turismo, entre outras, na realização dos programas de abertura de ruas<sup>34</sup>.

Na maioria dos casos, a operação dos programas exige o envolvimento dos departamentos de trânsito e de algum órgão responsável pela segurança pública. Além disso, algumas iniciativas, como as Ciclovías de Bogotá e Medellín, o Muévete en Bici da Cidade do México, as Summer Streets de Nova Iorque e a CicLAvia de Los Angeles, contam com equipes de voluntários que auxiliam na orientação dos usuários durante o período de funcionamento dos programas.



**Figura 8** Voluntária das Summer Streets de Nova Iorque auxilia na sinalização do evento.  
Fonte: NYC DOT.

34 De acordo com os autores, foi possível caracterizar 67 programas de abertura de ruas de cidades da América Latina, através de questionários respondidos por seus representantes. Dentre outros aspectos, destacam: "Reflecting the multi-sectoral nature of the Ciclovías, all programs report alliances with a wide range of private and public entities, including sports and recreation (67.2%), health (65.7%), security (55.2%), education (47.8%), culture (41.8%), transport (38.8%), environment (23.9%), services (22.4%) and tourism (16.4%)." (SARMIENTO et al., 2017, p.35)



**Figura 9** Guardianes de la Ciclovía, voluntários da Ciclovía de Bogotá. Fonte IDRDR.



**Figura 10** Voluntária da CicLAvia de Los Angeles. Fonte: CicLAvia.

Em se tratando da gestão, verificou-se que, em geral, existe um único órgão, secretaria ou departamento municipal, responsável por cada programa. Como já mencionado, a SEDEMA foi idealizadora do Muévete en Bici e responsável pelo programa por muitos anos<sup>35</sup>. Os departamentos de transportes de Nova Iorque (NYC DOT) e Quito (AMT) respondem pelas Summer Streets e pelo Ciclopaseo, respectivamente. Em Bogotá, Medellín e Guadalajara, os departamentos de esportes e recreação das respectivas cidades<sup>36</sup> fazem a gestão das Ciclovías e da Via RecreActiva.

<sup>35</sup> Recentemente, o programa passou a ser administrado pela Secretaria de Mobilidade (Semovi).

<sup>36</sup> IDRDR, INDER e Consejo Municipal del Deporte de Guadalajara.



**Figura 11** Recreovía, atividade complementar da Ciclovía de Bogotá. Fonte IDRD.

Observou-se, com base nos programas mencionados, que seu caráter predominante, bem como as atividades de apoio oferecidas, por vezes refletem as linhas de atuação dos órgãos responsáveis. O Muévete en Bici, inicialmente vinculado à divisão de meio ambiente, originou-se de ação que buscava promover o transporte sustentável na capital mexicana e contava com atividades paralelas que reforçam este objetivo, como um programa de educação ambiental sobre rodas (*"Alcánzame"*) e cursos para aprender a andar de bicicleta (*"Biciescuela"*) e de mecânica básica para bicicletas<sup>37</sup>. Já os programas que são geridos pelos departamentos de esportes e recreação se apresentam de fato mais próximos às atividades culturais e de lazer e às práticas esportivas, o que fica evidente em sua própria denominação: Via RecreActiva<sup>38</sup> em Guadalajara e as *"Vías activas y saludables - Ciclovías"*<sup>39</sup> de Medellín. A Ciclovía de Bogotá é um caso emblemático cuja administração passou do departamento de transportes para o de esportes e lazer, momento em que o programa cresceu consideravelmente em extensão e ganhou mais força com o incremento das Recreovías, áreas destinadas à atividades programadas, sobretudo a prática de atividades físicas<sup>40</sup>, em espaços públicos existentes conectados à Ciclovía.

37 Além de outras atividades destinadas à prática esportiva e recreação, conforme divulgado pela Sedema. Disponível em: <[http://data.sedema.cdmx.gob.mx/mueveteenbici/index.php?option=com\\_content&view=article&id=44&it](http://data.sedema.cdmx.gob.mx/mueveteenbici/index.php?option=com_content&view=article&id=44&it)>. Acesso em: 09 jun. 2021.

38 Cujos programas de apoio são: *"Exprésate en la vía"*, que incentiva a apresentação de artistas; o passeio turístico guiado *"Ciclo Tour"* e a *"Área infantil"* exclusiva para crianças com atividades dedicadas a elas. Ver: <[https://www.viarecreactiva.org/portfolio\\_page/](https://www.viarecreactiva.org/portfolio_page/)>. Acesso em: 09 jun. 2021.

39 Definidas pelo INDER como: *"Es un espacio para la sana convivencia, el aprovechamiento del tiempo libre, el encuentro familiar, la práctica de actividades físicas, deportivas y recreativas como montar en bicicleta, patinar, caminar, trotar o realizar cualquier tipo de actividad física (...)"*. Disponível em: <<https://www.inder.gov.co/es/ciclovias>>. Acesso em: 09 jun. 2021.

40 De acordo com a IDRD as Recreovías: *"Estos son espacios públicos a lo largo de la Ciclovía en donde se organizan actividades de aeróbicos y similares"*. Disponível em: <<https://www.idrd.gov.co/historia-ciclovía-bogotana>>. Acesso em: 09 jun. 2021.



**Figura 12** Tendas do “Alcázarame”, Programa de Educação Ambiental sobre Rodas da *Secretaria de Salud* (SEDESA) de la CDMX. Fonte: Gaceta de México.



**Figura 13** Realização do “Muévete”, programa de ativação física da SEDESA, durante edição do Muévete en Bici da Cidade do México em 2018. Fonte: SEDEMA.



**Figura 14** Área de apresentação "Exprésate en la vía", na Vía RecreActiva de Guadalajara. Espaço aberto para apresentações artísticas (canto, atuação, dança), requer somente inscrição prévia. Fonte: Vía RecreActiva.



**Figura 15** A "Área Infantil" da Vía RecreActiva de Guadalajara, espaço exclusivo para crianças onde são realizadas brincadeiras e atividades esportivas. Fonte: Vía RecreActiva.

## C. Comunicação: meios de promoção e acesso à informação

O tema dos meios de comunicação e disponibilidade de informações relativas aos programas de abertura de ruas partiu da investigação e análise do objeto de estudo desta pesquisa, a Paulista Aberta. Como será abordado mais adiante, verificou-se a escassez de informações sobre as Ruas Abertas — programa municipal do qual faz parte —, sobretudo na comunicação com os usuários. Em comparação, observou-se que a maioria dos programas internacionais estudados faz uso das mídias digitais, inclusive das redes sociais, como meio de divulgar informações gerais, notícias e também como forma de estabelecer vínculos com a comunidade local.

Para as Open Streets de Nova Iorque, Los Angeles e São Francisco, eventos anuais com a realização de três a dez edições durante o verão, a divulgação é fundamental. A CicLAvia e as Sunday Streets possuem website próprio<sup>41</sup> e as três iniciativas utilizam as redes sociais (Facebook, Twitter e Instagram) como meios de comunicação. Além disso, as edições de cada ano são divulgadas na mídia através de *teasers* elaborados pelas instituições promotoras, informando as datas de realização, rotas e as atividades programadas.

Dentre as cidades latino-americanas, apenas os programas de Guadalajara e Santiago possuem websites exclusivos. Nos casos de Bogotá, Medellín e Cidade do México, as iniciativas de abertura de ruas são divulgadas e noticiadas dentro das páginas virtuais dos órgãos gestores. A maioria delas, porém, possui contas nas redes sociais, sendo o Facebook a rede mais utilizada<sup>42</sup>. Apenas o Ciclopaseo de Quito não possui página na internet ou redes sociais. O site da AMT, responsável pelo programa, divulga somente o mapa oficial do programa<sup>43</sup>.

De maneira geral, observou-se que os sites dos programas, sejam páginas exclusivas ou não, fornecem informações básicas como o que são, quais os períodos de realização, quais ruas compõem as rotas oficiais e quais atividades extras ocorrem paralelamente. Por vezes, registram também fatos e dados relacionados ao histórico das iniciativas. As redes sociais, por sua vez, são canais mais diretos de comunicação com os usuários, sendo utilizadas para divulgar as últimas notícias e incentivar o público a fazer uso dos programas.

---

41 As Summer Streets NY não tem website exclusivo, mas há uma página dedicada ao programa no website do NYC DOT. Ver: <<https://www1.nyc.gov/html/dot/summerstreets/html/home/home.shtml>>. Acesso em 14 jun. 2021.

42 As Ciclovías de Medellín não possuem contas exclusivas nas redes sociais, sendo noticiadas pelas redes do INDER. A Ciclovía de Bogotá tem uma página no Facebook, embora não haja postagens recentes.

43 Verificou-se, porém, que as notícias referentes ao programa são bem divulgadas na mídia local, sobretudo pela Agência de Notícias do Município, Quito Informa.

## D. Periodicidade, percursos e formas de uso

Com relação à frequência de realização, nota-se a diferença mais significativa entre as iniciativas latino-americanas e as Open Streets norte-americanas. Enquanto nas cidades da América Latina todos os programas têm periodicidade semanal, nas cidades estadunidenses são realizados eventos anuais, concentrados nos meses de primavera e verão<sup>44</sup>. Nessas condições, destaca-se que as Ciclovías Recreativas se beneficiaram dessa regularidade que contribuiu, em todos os casos observados, para sua consolidação como parte do cotidiano de suas cidades. Por outro lado, as Open Streets se caracterizam, de fato, como “eventos”, ou seja, ocasiões de exceção<sup>45</sup>.

**Quadro 1 - Ciclovías Recreativas e Open Streets analisadas**

CIDADE	NOME	INÍCIO	FREQUÊNCIA	HORÁRIOS	EXTENSÃO
Bogotá	Ciclovía	1974	Semanal (domingos e feriados)	7:00 às 14:00	127,7 km
Medellín	Ciclovías - Vías Activas y Saludables*	1984	Semanal (domingos e feriados**)	7:00 às 13:00	65 km
Cidade do México	Muévete en Bici	2007	Semanal (domingos)	8:00 às 14:00	50 km
Guadalajara	Vía RecreActiva*	2005	Semanal (domingos)	8:00 às 14:00	28 km
Quito	Ciclopaseo	2003	Semanal (domingos)	8:00 às 18:00	28 km
Santiago	CiclocreoVía	2006	Semanal (domingos)	9:00 às 14:00	30 km
Nova Iorque	Summer Streets	2008	Anual (três sábados de Agosto)	7:00 às 13:00	11,26 km
Los Angeles	CicLAVia	2010	Anual (aprox. 4 edições de março a dezembro)	9:00 às 15:00	Variável
São Francisco	Sunday Streets	2008	Anual (8 a 10 edições de março a outubro)	11:00 às 16:00	Variável

\* Consideradas metropolitanas.

\*\* Ciclovías Estadio e Av. del Río funcionam ainda às terças e quintas-feiras à noite das 19:00 às 22:00 e das 20:00 às 22:00 respectivamente. Ciclovía Cerro el Volador aberta terças e quintas-feiras das 6:00 às 9:00, além dos domingos e feriados. As Ciclovías “Barriales” operam das 8:00 às 13:00.

44 De acordo com publicação do website Vox, as Open Streets enfrentam obstáculos como o alto custo de operação, além de entraves legais, já que a maioria das cidades possui apenas autorização para fechamento de ruas em caso de festas ou feiras de rua. Segundo a reportagem, nessas condições as Open Streets norte-americanas têm dificuldades de atingir a regularidade ostentada pelas Ciclovías Recreativas e, em alguns casos, as iniciativas não chegam a realizar mais de uma edição. Disponível em: <<https://www.vox.com/2016/10/9/13017282/bogota-ciclovía-open-streets>> . Acesso em: 23 mar. 2021.

45 O que não torna irrelevante a sua continuidade ao longo dos anos. As três iniciativas analisadas se mantêm ativas há mais de uma década, com edições todos os anos desde 2008, em Nova Iorque e São Francisco, e 2010, na cidade de Los Angeles.



**Figura 16** Ciclovía de Bogotá nos arredores do Capitólio Nacional, área central da cidade, agosto de 2009. Foto: Nathan Gibbs.



**Figura 17** Ciclovía de Bogotá na Carrera 7ª no cruzamento com a Calle 17, setembro de 2011. Foto: Felipe Restrepo Acosta.

O percurso oferecido aos usuários é um fator relevante na leitura dos programas de abertura de ruas. Observou-se que as rotas definidas por cada iniciativa influenciaram no estabelecimento de sua relação com a rotina e os hábitos de cada cidade. Em Bogotá, por exemplo, a rota da Ciclovía teve aumento significativo na década de 1990, o que conferiu ao programa grande alcance: nos mais de 120 quilômetros de percurso, foi possível conectar ao programa bairros de realidades distintas e ampliar o número de usuários<sup>46</sup>. Além disso, salienta-se que a Ciclovía teve origem na abertura da Carrera 7ª, uma das principais vias da cidade.

Esta relação das Ciclovías Recreativas com os marcos simbólicos de suas cidades também fica evidente nos programas mais recentes, iniciados a partir dos anos 2000. Na Cidade do México e em Nova Iorque, as emblemáticas Avenida Paseo de La Reforma e a Park Avenue, respectivamente, ficam livres para o uso de pedestres e ciclistas durante o Muévete en Bici e as Summer Streets. Em Guadalajara, a Via RecreActiva incorpora o caráter turístico de seu percurso e promove um circuito guiado, o “Ciclo Tour”. Por sua vez, o percurso do Ciclopaseo, em Quito, cruza a capital de norte a sul, possibilitando que os usuários percorram o centro histórico, tanto a pé como em bicicleta, e tenham acesso aos principais parques da cidade.

<sup>46</sup> Cf. informado pelo IDRD. Disponível em: <<https://www.idrd.gov.co/historia-ciclovía-bogotana>>. Acesso em: 07 jul. 2021.



**Figura 18** Muévete en Bici no Paseo de la Reforma, Cidade do México, próximo ao monumento El Ángel de la Independencia, em julho de 2018. Fonte: Muévete en Bici / Facebook.



**Figura 19** Summer Streets, em Nova Iorque, edição de agosto de 2019, na Park Avenue com a 32st. Fonte: NYC DOT.



Figura 20 Ciclopaseo pelo centro histórico de Quito, março de 2019. Fonte: Ñan Magazine.



**Figura 21** Via RecreActiva na Avenida Ignacio Vallarta junto ao monumento Arcos de Guadalajara, em Guadalajara, fevereiro de 2009. Foto: Raul Macias.

Alguns percursos assumem ainda uma relevante escala urbana, como acontece em Medellín, onde as Ciclovías<sup>47</sup> promovem desde a abertura de vias locais, "*Barriales*", até grandes avenidas, com destaque para a via expressa Avenida del Río. Além disso, nos casos de Medellín e Guadalajara os programas ganham dimensão metropolitana, já que influenciaram a implantação de Ciclovías Recreativas em cidades vizinhas e estas conectam-se às primeiras: as Ciclovías da Av. del Río e da Av. el Poblado ligam-se às Ciclovías dos municípios de Itagüí e Envigado ao sul de Medellín e a Via RecreActiva de Guadalajara conecta-se aos programas de abertura de ruas dos municípios vizinhos de Zapopan e Tlaquepaque.

---

47 Em Medellín o programa é denominado "*Ciclovías*" no plural porque de fato tratam-se de cinco percursos principais, chamados "*Institucionales*", e mais quatro menores, denominados "*Barriales*". Estas nove Ciclovías não estão interconectadas, tratam-se de rotas independentes.



**Figura 22** A via expressa Avenida del Río é ocupada por ciclistas durante a Ciclovía de Medellín, novembro de 2020. Fonte: INDER / Twitter.



**Figura 23** A Ciclovía de Itagüí, cidade da região metropolitana de Medellín, em janeiro de 2011. Foto: Nicole Marin.

Em Los Angeles e São Francisco, as rotas variam a cada edição de suas Open Streets de forma que não existe associação direta da CicLAvia ou das Sunday Streets com alguma via ou percurso particular nestas cidades. Os dois programas, porém, buscam expandir o alcance da experiência para diversas áreas da cidade, promovendo, na escala do bairro, a valorização de aspectos culturais locais e também buscando parcerias com os estabelecimentos comerciais da região.



**Figura 24** Sunday Streets São Francisco em Mission, bairro de raízes latinas localizado na região central da cidade, junho de 2009. Fonte: blog Burrito Justice.



**Figura 25** Usuários da CicLAvia passam pelo Chinatown Gateway Monument na avenida Broadway, área central de Los Angeles, outubro de 2019. Fonte: CicLAvia.



**Figura 26** Frequentadores do Ciclopaseo de Quito passeiam a pé e em bicicleta na Avenida Río Amazonas, outubro de 2017. Fonte: Wikimedia Commons.

Quanto aos usos, que efetivamente definem o caráter dos programas analisados, verificou-se que predominam o passeio a pé e o uso recreativo da bicicleta. Não há restrição de faixa etária, aspecto considerado positivo por muitos usuários, que destacam também o ambiente familiar promovido pelas Ciclovías Recreativas e Open Streets<sup>48</sup>. Outras atividades, voltadas para a prática de atividades físicas, recreação infantil e manifestações culturais como apresentações musicais e de dança, geralmente estão associadas à programação de apoio de cada iniciativa e, como mencionado anteriormente, por vezes relacionam-se com os objetivos e agendas dos órgãos gestores.

Especificamente nas experiências de Nova Iorque e Santiago, chama a atenção a ocorrência de atividades promovidas por patrocinadores que implicam a montagem de estruturas temporárias e até mesmo a setorização de algumas áreas do percurso para sua realização. Mesmo nesses casos, todo espaço e atividades são oferecidos de forma gratuita para a população.

---

<sup>48</sup> No vídeo de promoção produzido pela Ciclópolis, os entrevistados destacam que o Ciclopaseo é “uma experiência familiar, de saúde, boa oportunidade para compartilhar com os amigos e praticar esporte”. Outro depoimento destaca: “o Ciclopaseo é uma maneira de ocupar a cidade com pessoas, não com carros”. Disponível em <[https://www.youtube.com/watch?v=IVJcl4QHtZg&t=18s&ab\\_channel=Cicl%C3%B3polisEcuador](https://www.youtube.com/watch?v=IVJcl4QHtZg&t=18s&ab_channel=Cicl%C3%B3polisEcuador)>. Acesso em 21 abr. de 2021.



**Figura 27** Atividade programada realizada pela marca Adidas na CicloRecreoVía de Santiago em abril de 2018. Fonte: CicloRecreoVía.



**Figura 28** Também ao longo do percurso são instalados dispositivos publicitários temporários, março de 2018. Fonte: CicloRecreoVía



**Figura 29** Escorregador aquático inflável de 82 metros de comprimento montado na Foley Square, Manhattan, ação patrocinada pela empresa Vita Coco, agosto de 2015. Mais acima, áreas cercadas para realização de outras atividades programadas. Fonte: NYC DOT.



## 2. Políticas públicas de abertura de ruas no Brasil

Antes da realização dos primeiros ensaios da Paulista Aberta, em São Paulo, e de sua posterior consolidação e ampliação com o programa Ruas Abertas, já existiam outras experiências de abertura de ruas e avenidas em cidades brasileiras. Destacam-se dois programas com características compatíveis ao formato difundido pelas Ciclovías Recreativas e Open Streets discutido no capítulo anterior: o Eixão do Lazer, em Brasília, e as Áreas de Lazer nas avenidas da orla da cidade do Rio de Janeiro. Ambos tiveram início nas últimas décadas do século XX e continuam em atividade<sup>1</sup>.

As origens dos programas e políticas voltados para a promoção de atividades nos espaços livres públicos, inclusive ruas, no Brasil remetem, no entanto, ao início do século XX. A cidade de Porto Alegre<sup>2</sup> foi pioneira no investimento em programas públicos de recreação

---

1 Inclusive durante a pandemia de Covid-19. Após interrupção nos períodos mais críticos, principalmente no início de 2020 e durante os primeiros meses de 2021, os dois programas foram retomados com intuito de oferecer espaços gratuitos e ao ar livre aos cidadãos para a prática esportiva, passeios a pé e em bicicleta. Ver: <<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2020/06/10/eixao-do-lazer-sera-retomado-nesta-quinta-w3-sul-tera-esquema-similar-aos-domingos-e-feriados-no-df.ghtml>> e <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2020/07/12/vias-voltam-a-ser-fechadas-para-areas-de-lazer-neste-domingo-no-rio.ghtml>>. Acesso em: 6 jul. 2021.

2 Na década de 1920, Porto Alegre passou por significativas transformações urbanas, conforme destacam Feix (2003) e Mazo (2005). De acordo com Feix (2003, p.62): “havia uma preocupação por parte das autoridades da Intendência, então governo municipal, de melhorar as condições de vida da população, através de planejamento urbano, construções de prédios públicos, praças, parques, obras de saneamento, alargamento de ruas e embelezamento da cidade”.

(FEIX, 2003, p.43) com a implantação dos “Jardins de Recreio”<sup>3</sup> a partir de 1926. Idealizados pelo professor Francisco Gaelzer, os “Jardins” eram implantados no entorno de escolas objetivando apoiar e complementar a educação infantil após o turno escolar regular. Nas “Praças de Desporto”, outra denominação do programa, eram realizadas atividades<sup>4</sup> esportivas, recreativas e culturais orientadas por professores e técnicos.

A concepção desta política ocorre num contexto de importantes transformações nos modos de vida, com o aumento da população urbana na capital gaúcha, assim, conforme aponta Feix (2003, p.70):

O professor Gaelzer tinha a convicção de que, a partir da década de 1920, as necessidades das cidades se alteravam, e o investimento em infraestrutura tornava-se imprescindível, além de responsabilidade dos municípios de implementar serviços públicos de recreação para atender as horas livres dos trabalhadores, promover a recreação e o esporte para as crianças e jovens evitando problemas sociais como a delinqüência e a violência urbana.

Evidenciando que, para além da dimensão do ensino nas disciplinas de educação física e recreação<sup>5</sup>, havia também um viés moral, na medida em que se buscavam alternativas para afastar crianças e jovens de comportamentos sociais considerados inadequados.



**Figura 30** Crianças na Praça do Alto Bronze, em 1929. Trata-se do primeiro Jardim de Recreio implantado em Porto Alegre. Fonte: LUME UFRGS.

3 Os “Jardins de Recreio” dão início ao que seria institucionalizado na década de 1950 como “Serviço de Recreação Pública” do município de Porto Alegre (MAYBORODA; GRAZZIOTIN, 2019). Tratam-se de praças equipadas com diversos tipos de brinquedos infantis, salas de aula para educação infantil (Jardim de Infância), vestiários e quadras esportivas.

4 De acordo com Mayboroda e Grazziotin (2019), as atividades eram organizadas em turnos por faixa etária buscando atender não somente às crianças, mas também jovens e adultos. Para este público, as atividades ocorriam no período noturno, após o horário de trabalho.

5 Questões que faziam parte do debate internacional à época, como destaca Feix (2003).

Na década de 1950, no Rio de Janeiro, então capital federal, teve início a Campanha Nacional de Educação Física da Divisão de Educação Física (DEF) do Ministério de Educação e Cultura (MEC). Por iniciativa do professor Alfredo Colombo, diretor da DEF à época, a campanha, que ficou conhecida como “Ruas de Recreio”, promovia atividades em praças, ruas e praias<sup>6</sup> de cidades por todo país, de acordo com Munhoz (2004). As Ruas de Recreio tinham como objetivo “divertir e relaxar os participantes”, segundo a autora, através da realização de atividades físico-esportivas que, no período, eram diretamente associadas “a recuperação da força de trabalho do operariado e a manutenção da saúde, considerada primordial para o desenvolvimento industrial de uma nação” (MUNHOZ, 2004, p.204).

Assim como nos Jardins de Recreio de Porto Alegre, a Campanha Ruas de Recreio emerge num momento de transformações urbanas, econômicas e culturais refletidas também na área do ensino. Conforme aponta Garrido (2005, p.530), o período favoreceu sua implantação dentro do DEF/MEC:

Na educação, em especial na Educação Física, um intercâmbio de profissionais da área e a formação de cursos técnico-pedagógicos disseminava novos modelos didático-pedagógicos. Nesse sentido, o Método Desportiva Generalizada - MDG abriria perspectivas para um maior desenvolvimento do esporte na escola, principalmente dos coletivos (esportes de massa).

Operacionalmente, a campanha instituiu modelo único para as Ruas de Recreio, com atividades restritas a um planejamento prévio e cuja organização quanto ao uso do espaço e tempo disponíveis era coordenada por monitores responsáveis. Munhoz (2004, p.204) destaca que, dentro deste padrão, “não havia na época a preocupação de considerar as particularidades regionais, tampouco de inserir as comunidades no processo organizacional do evento – os participantes se restringiam à vivência das atividades oferecidas”.

As Ruas de Recreio vigoraram entre 1957 e 1969 e alguns autores afirmam que a campanha teve ressonância em diversas regiões do país nas décadas seguintes<sup>7</sup>. Ainda na época de sua vigência, a campanha também ficou conhecida como “Ruas de Lazer” (GARRIDO, 2005, p.530), o que aponta para sua possível influência em iniciativas posteriores. Como em São Paulo, onde o programa Ruas de Lazer teve início em meados da década de 1970, mesmo período em que o DETRAN-ES e a Prefeitura Municipal de Vitória estudavam implantar medida semelhante<sup>8</sup>. Em Belo Horizonte, Rosa e Ferreira (2019) levantam a ocorrência de Ruas de Recreio<sup>9</sup> entre as décadas de 1950 e 1980, enquanto Munhoz (2004)

---

6 Nesses casos também havia a denominação “Praias de Recreio” (GARRIDO, 2005, p.530).

7 Conforme textos publicados no “Atlas do Esporte no Brasil”, de 2005, organizado por Lamartine Pereira da Costa.

8 Neste período, as Ruas Sete de Setembro e Duque de Caxias, no centro de Vitória, estavam parcialmente interditadas para obras e houve a realização do evento “Vamos pintar a sete”, voltado para crianças, na Rua Sete junto à Praça Ubaldo Ramalheite Maia. De acordo com Ferraz (2019), durante sua realização, o trecho interditado rua era ocupado por crianças brincando e andando de skate ou bicicleta, como uma “extensão da área de lazer da praça” (FERRAZ, 2019, p.108). Essas manifestações foram bastante criticadas pela mídia local, sendo consideradas “perigosas” ou “violentas”, talvez por isso o projeto das Ruas de Lazer não tenha sido levado a cabo e, posteriormente, a Rua Sete de Setembro foi transformada permanentemente em rua de pedestres, com mobiliário urbano específico que acabou por desestimular o uso recreativo das crianças (FERRAZ, 2019).

9 Segundo as autoras, há indícios da ocorrência de Ruas de Recreio também em outras cidades de Minas Gerais.

aponta não só a ocorrência de Ruas de Lazer<sup>10</sup>, na capital mineira, como também a adoção de outro modelo denominado Rua de Lazer Solidária<sup>11</sup> implantado a partir de 1998.

A relação entre a prática de atividades físicas e o uso do tempo livre estreita-se ainda mais no contexto da Campanha Esporte para Todos (EPT)<sup>12</sup>, coordenada pelo Departamento de Educação Física e Desporto do MEC (DED/MEC) entre os anos de 1977 e 1979. A campanha brasileira, encabeçada pelos professores Lamartine Pereira da Costa e Otávio Teixeira, foi inspirada no movimento europeu<sup>13</sup> que propunha “a valorização do esporte por meio de eventos, informação à população e uso intensivo da mídia” (GARRIDO, 2005, p.530). Sua realização foi possível a partir de parceria com o Movimento Brasileiro de Alfabetização (MOBRAL), cuja estrutura “permitiu que a campanha EPT fosse ativada a curto prazo e com investimentos mínimos” (VALENTE; ALMEIDA FILHO, 2005, p.574).

Conforme o Documento Básico da Campanha Esporte para Todos, elaborado por Costa<sup>14</sup> (1981 apud VALENTE; ALMEIDA FILHO, 2005, p.574), o EPT é definido como:

Esporte para Todos é um conjunto de atividades esportivo-recreativas que visam, em graus diferentes, a sociabilização e a forma física dos praticantes; que ocorrem em locais e equipamentos improvisados e sob orientação ou auto-condução simplificada; e que tenham acesso a todos os grupos naturais da sociedade, sem limitações excessivas de condições econômicas, de sexo ou de faixa etária.

Tal como apontam Valente e Almeida Filho (2005) e Pazin (2014), esta definição expressa a intenção da campanha de promover, para além da prática esportiva em si, a integração social. O “improvisado” era, de fato, uma estratégia prevista nos materiais de divulgação do EPT como forma de democratizar as atividades propostas, sem que houvesse limitações físicas, etárias ou de gênero dos participantes, restrições espaciais ou pela falta de materiais esportivos de apoio<sup>15</sup>. Ainda sobre o Documento Básico, Pazin (2014, p.200) destaca que estabeleceu-se o objetivo geral da campanha de provocar “o despertar da consciência do povo brasileiro quanto ao lazer esportivo” (COSTA<sup>16</sup>, 1977 apud PAZIN, 2014, p.200).

---

10 Que seguiam o modelo estabelecido pela Campanha Ruas de Recreio de 1957 (MUNHOZ, 2004, p.205).

11 Que buscava incluir as comunidades no processo decisório e na realização dos eventos (MUNHOZ, 2004, p.205).

12 A campanha EPT foi idealizada e executada durante a ditadura militar (1964-1985) com intuito de colocar em prática as diretrizes do Plano Nacional de Educação Física e Desporto (PNED) de 1975. Apesar de ter sido iniciada apenas no final da década de 1970, os debates acerca da prática esportiva e sua relação com o lazer ocorriam desde a década de 1960 como apontam Pazin (2014) e Degreas e Campos (2018). Pazin analisa que, durante a ditadura, o governo esvaziou os espaços públicos do debate político, reprimindo os movimentos contrários ao regime, ao mesmo tempo, esforçou-se para preenchê-los com outras práticas através de medidas como o PNED e o EPT.

13 De acordo com Degreas e Campos (2018, p.5) “a Carta Europeia de esporte para Todos (1966) pelo Conselho da Europa que registrou a necessidade em promover o esporte na perspectiva da educação permanente e do desenvolvimento cultural desencadeando o Movimento Esporte para Todos, iniciado na Noruega com campanha denominada Trimm e idealizada por Per Hauge-Moe”.

14 COSTA, Lamartine Pereira da (ed). “Teoria e prática do esporte comunitário e de massa”. Rio de Janeiro: Palestra Editora, 1981.

15 Cf. Pazin (2014, p.205) “a filosofia EPT defendia um projeto repartido, que deveria estar sempre moldando os recursos às camadas populares. Os equipamentos esportivos para todos sempre sugeriam adaptações, principalmente com pneus e cordas velhas. Os manuais do EPT (...) ensinavam a população menos favorecida economicamente a improvisar raquetes de tênis com cabides e meias velhas e, ainda, com pedaços de tecido, espuma, barbante e penas improvisava-se uma peteca, entre outras coisas”.

16 COSTA, Lamartine Pereira da. Implantação e desenvolvimento da campanha esporte para todos no Brasil. Revista Brasileira de Educação Física e Desporto. Brasília, DF, 1977, p. 14.

As ações do EPT eram realizadas em dois níveis de abrangência, nacional e local. As atividades de caráter nacional, tais como passeios de bicicleta, corridas e passeios a pé, eram programadas para ocorrer de forma simultânea, envolvendo todos os municípios que integravam a campanha, sendo realizadas aos finais de semana ou em feriados nacionais. Os programas locais, por sua vez, buscavam atender para as particularidades de cada município, incentivando maior adesão às práticas já estabelecidas e podendo ocorrer também em feriados regionais.

Dentre os programas implementados localmente, destacam-se as Ruas de Lazer que, conforme afirmado por Pazin (2014, p.224), eram “um grande sucesso em muitas partes do país”. Embora não haja registros<sup>17</sup> que associam as Ruas de Lazer do EPT diretamente às Ruas de Recreio das décadas anteriores, observa-se que ambas apresentam objetivos e estratégias muito semelhantes. Assim como havia o modelo único para as Ruas de Recreio, no contexto do EPT, as Ruas de Lazer, sua organização e realização, estavam condicionadas aos procedimentos contidos nos manuais técnicos da campanha<sup>18</sup>.

## ESTRATÉGIA



*É a forma pela qual vai se processar todo o funcionamento do trabalho comunitário. Em termos de Educação Física pode apresentar-se por condução direta, por orientação e ação totalmente indireta.*

**Figura 31** Reprodução de imagem que representa a etapa de “Estratégia” para implantação da Rua de Lazer. Fonte: “Teoria e Prática do Esporte Comunitário e de Massa”, 1981, p.142.

<sup>17</sup> As fontes bibliográficas consultadas no desenvolvimento desta pesquisa que tratam das Ruas de Lazer, seja no contexto da campanha de 1958 e seus desdobramentos ou relacionadas ao EPT, não fazem menção a uma possível relação entre os dois movimentos.

<sup>18</sup> Matias (1981, p.135-149) apresenta as etapas necessárias para implantação das Ruas de Lazer nas comunidades sendo: (1) Levantamento, (2) Diagnóstico, (3) Planejamento, (4) Estratégia, (5) Divulgação, (6) Mobilização, (7) Execução e (8) Avaliação.

## PREPARAÇÃO



*Consiste em tornar possível a consecução dos objetivos pelo aprimoramento e adaptação das estratégias e dos recursos a serem utilizados.*

**Figura 32** Reprodução de imagem que representa a etapa de “Preparação” das Ruas de Lazer. Fonte: “Teoria e Prática do Esporte Comunitário e de Massa”, 1981, p.144.

Além disso, como já referido, a campanha de 1958, de cunho nacional tal qual o EPT, impulsionou a realização de “Ruas de Recreio” e “Ruas de Lazer” em outras regiões do país fora da então capital federal, o Rio de Janeiro. Desta forma, ressalta-se que até o início do movimento EPT em 1977, o conceito de ruas de lazer, enquanto política pública, já existia e era conhecido em diversas cidades brasileiras. Chini (2019, p.82), argumenta que a campanha EPT, à parte de promover iniciativas próprias, também incorporou programas existentes, como é o caso do Eixão do Lazer em Brasília, que será tratado mais adiante. Esta observação reforça o entendimento de que o mesmo ocorreu com as Ruas de Lazer.

Com relação ao funcionamento das Ruas de Lazer, Pazin (2014, p.225) destaca que:

Os manuais técnicos recomendavam que, para o sucesso das atividades, as ruas de lazer deveriam ser interditadas ao trânsito nos domingos e feriados no horário das 8 às 18 horas. Entretanto, era fundamental mobilizar a população para que a solicitação da rua de lazer partisse da própria comunidade.

Esta solicitação deveria ser feita através de abaixo-assinado conduzido pelos moradores da rua em questão e submetido à aprovação do governo municipal. Cabe observar que o mesmo procedimento ocorre no caso das Ruas de Lazer paulistanas, iniciadas em 1976, ou seja, antes do início da campanha EPT.

A análise realizada por Pazin a partir da leitura dos manuais técnicos do EPT revela o aspecto que se considera mais relevante para a compreensão do caráter das Ruas de Lazer vinculadas à campanha EPT. A autora ressalta que os manuais constroem, através da foto-

grafia, “a narrativa visual das ruas de lazer” (PAZIN, 2014, p.224), com isso, mais do que o registro das atividades realizadas, sugeria-se um ideal de comportamento em sociedade<sup>19</sup>. Nesse sentido, a prática esportiva extrapolava a ideia de prazer livre e desinteressado:

Apesar de seu caráter festivo, a adesão à prática esportiva de massa por meio da organização das ruas de lazer não era recomendado nos manuais como simples distração popular. O despertar da espontaneidade, do espírito de improvisação e do sentimento popular comunitário e cívico constituía-se numa pedagogia da moral e do corpo ao difundir o culto à pátria, normas de higiene, cuidados com a saúde da família e da comunidade. O manual de instruções para aplicação do programa epetista levava consigo todo um conjunto de processos e de saber, de descrições, de receitas para a saúde do corpo e da alma, mas principalmente instruções de como se viver em sociedade. (PAZIN, 2014, p.228)



*Objetivos que transformem a sua rua, numa verdadeira comunidade de pessoas, humanas, que preservem o direito de ser, conhecer e fazer algo pelo bem comum.*

**Figura 33** Reprodução de imagem do capítulo “A Essencia da Rua de Lazer” que narra através de fotos e suas legendas os objetivos almejados para as Ruas de Lazer. Fonte: “Teoria e Prática do Esporte Comunitário e de Massa”, 1981, p.156.

Desde a experiência dos Jardins de Recreio de Porto Alegre, no início do século XX, percebe-se que as políticas públicas de incentivo ao esporte e recreação nos espaços livres públicos das cidades brasileiras carregam também uma dimensão moralizante, atuando na difusão de modelos de comportamento social. Diferente das experiências internacionais tratadas no capítulo precedente, que tiveram suas origens atreladas ao uso da bicicleta, nacionalmente os programas implantados tiveram enfoque nos esportes, sobretudo nas práticas coletivas. A massificação da prática esportiva, para além de questões de saúde pública e do ensino da educação física, objetivava estabelecer um ideal de utilização do

<sup>19</sup> A autora ressalta que “A ênfase epetista na participação, integração social e no despertar do sentimento patriótico e comunitário sugere uma intervenção no estilo de vida das pessoas (...)” (PAZIN, 2014, p.202).

tempo livre<sup>20</sup>. Este propósito fica ainda mais evidente na campanha de 1977, cujos documentos técnicos afirmavam que “era preciso ‘EDUCAR a população para utilização de seu tempo livre’<sup>21</sup>.” (PAZIN, 2014, p.221).

O esforço dos programas mencionados, principalmente as campanhas a nível nacional, em associar o esporte diretamente ao lazer se expressa ainda na “forma de conceber os programas de atividades desenvolvidos para os espaços livres públicos brasileiros”, gerando “a incorporação de uma série de equipamentos e mobiliários em praças e parques.” (DEGREAS; CAMPOS, 2018, p.8).

A campanha EPT teve duração de dois anos (1977 - 1979), após esse período, foi constituída a Rede EPT (1982-1988) cuja atuação centrou-se na prestação de apoio técnico à programas regionais e na difusão do conhecimento produzido nos anos anteriores, destacando-se a presença de membros ligados às universidades. De acordo com Valente e Almeida Filho (2005, p.571), terminada a vigência da campanha, houve “ênfase nas iniciativas locais, com suas próprias denominações” o que “dissolveu a expressão ‘Esporte para Todos’”. Por trás do “sentido de unidade”<sup>22</sup> que a campanha buscava estabelecer com auxílio da mídia, a diversidade de programas e ações a nível regional torna difícil identificar e mensurar os seus impactos nos anos que seguiram.

Especificamente dentre os programas que promoveram ou promovem a apropriação de ruas e avenidas fora do contexto de deslocamento, destacam-se o Eixão de Brasília, que acabou sendo impulsionado pelo EPT entre as décadas de 1970 e 1980 e as áreas de lazer na orla do Rio de Janeiro, conforme indica Garrido (2005, p.530), possivelmente relacionadas à campanha:

Entre as heranças da Campanha EPT na sua versão do RJ, situa-se o fechamento do trânsito em ruas dedicadas ao lazer e a caminhadas, o que se fixou como tradição hoje ainda respeitada no Parque do Flamengo e na orla de praias que se estende de Copacabana ao Leblon, e da Barra da Tijuca ao Recreio dos Bandeirantes.

Considera-se que ambos os casos contribuem para a discussão aqui proposta, portanto, serão abordados individualmente a seguir.

---

20 A noção de tempo livre, frequentemente associada ao lazer, por muito foi entendida em contraposição ao tempo de trabalho, como período necessário para restabelecer a força laboral mental e fisicamente. No campo dos estudos do lazer, entretanto, o tempo livre deixa de estar condicionado às horas fora do período de serviço remunerado e o lazer passa “a ser considerado como um fato social autônomo” a partir das pesquisas de Joffre Dumazedier entre 1955 e 1976, como destaca Magnani (2018, p.17). Mais do que isso, no contexto pós-industrial o pensamento de Dumazedier já não alcança a complexidade das novas formas de trabalho, muito menos fora do modelo de sociedade urbana ocidental no qual o binômio tempo livre - trabalho se baseia. Do ponto de vista antropológico, Magnani propõe observar os “modos de vida atuais” (2018, p.26-27) como forma de extrapolar o conceito de lazer.

21 COSTA, Lamartine Pereira da; TAKAHASHI, George M. Fundamentos do Esporte para Todos, 1983. MEC. Secretária de Educação Física e Desportos, 1983, p. 4. Livro Técnico editado pela Secretaria de Educação Física e Desporto do MEC e destinado à distribuição gratuita aos alunos do ensino superior de Educação Física, especializados e outros profissionais interessados no movimento Esporte para Todos.

22 Valente e Almeida Filho (2015, p.571) destacam que “a mídia nacional então procurava dar um certo sentido de unidade à campanha, que era intensamente diversificada nas bases municipais”.

## Áreas de lazer do Rio de Janeiro

A tradição fluminense indicada por Garrido (2005) teve início em 1987, a ação idealizada pelo Departamento de Trânsito (Detran-RJ) instituiu as “áreas de lazer” ou “ruas de lazer”<sup>23</sup> nas Avenidas Atlântica, Vieira Souto e Delfim Moreira, sempre aos domingos<sup>24</sup>. Nos primeiros anos da década de 1990<sup>25</sup>, também passaram a integrar a medida a Avenida Infante Dom Henrique no Aterro do Flamengo e a Rua Dias da Cruz no Méier. Neste período, sua coordenação passou para o Departamento Geral de Circulação Viária (DGCV)<sup>26</sup> e atualmente são administradas pela Secretaria Municipal de Transportes (SMTR) através da Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro (CET-Rio)<sup>27</sup>.

Além das avenidas na orla da Zona Sul, centenas<sup>28</sup> de vias têm autorização para operar como áreas de lazer das 7:00 às 18:00 aos domingos e feriados, de acordo com a SMTR. Embora o órgão mencione a realização do programa em vários bairros da cidade, não está disponível a listagem oficial de logradouros cadastrados<sup>29</sup>. Verificou-se que as informações relativas às áreas de lazer, sejam veiculadas na mídia ou nos portais de comunicação da prefeitura do Rio de Janeiro, em geral referem-se apenas às vias mais conhecidas, localizadas nos bairros da Zona Sul e no Centro.

Apesar da escassez de informações disponíveis, é possível observar que as Áreas de Lazer consolidaram-se como parte do cotidiano da cidade. O bloqueio temporário do tráfego de veículos converte a via expressa do Aterro do Flamengo em área para a prática esportiva e passeio a pé ou em bicicleta, usos que também podem ser observados nas avenidas das orlas de Copacabana, Ipanema e Leblon. Nestes casos, chama a atenção o uso expressivo da área de asfalto, mesmo junto à faixa de areia da praia e aos calçadões.

---

23 Segundo o jornal O Globo em matéria de 11 de novembro de 1991 intitulada “PM liberou trânsito na Atlântica sem autorização do Governo”, a medida referida como áreas de lazer ou ruas de lazer foi implantada pela primeira vez em 8 de fevereiro de 1987 na Avenida Atlântica. Antes disso, havia sido realizado o “fechamento” das Avenidas Vieira Souto em Ipanema e Delfim Moreira no Leblon.

24 Ainda na mesma reportagem, o jornal afirma que “Em quase cinco anos de funcionamento, a rua de lazer já virou uma tradição na Zona Sul. Tanto que, em 25 de maio de 1989, feriado de Corpus Christi, os próprios frequentadores das avenidas Delfim Moreira e Vieira Souto se encarregaram de interditar o trânsito”, já que a medida operava oficialmente só aos domingos. O texto também menciona o posicionamento de moradores que à época se mobilizavam para que as áreas de lazer operassem também aos sábados e enfatiza sua consolidação como “tradição”.

25 Embora não se possa precisar com exatidão a data de início do programa nessas localidades, o Lab. Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro do Proub UFRJ registra sua ocorrência desde 1992. Disponível em: <<https://intervencoes-temporarias.com.br/intervencao/lazer-na-rua-dias-cruz/>> e <<https://intervencoes-temporarias.com.br/intervencao/lazer-no-aterro-do-flamengo/>>. Acesso em: 10 ago. 2021.

26 Conforme O Globo op. cit.

27 A Resolução nº 1855/SMTR de 22 de janeiro de 2009 dispõe sobre as normas para concessão de áreas de lazer em vias do município. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smtr/exibeconteudo?id=2801516>>. Acesso em: 10 ago. 2021.

28 Conforme comunicado pela SMTR no Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro em 28 de outubro de 2018: “O Rio tem centenas de áreas de lazer, como as localizadas nas orlas do Leblon, Ipanema, Copacabana, Aterro do Flamengo, entre outros bairros e regiões como Recreio, Grajaú, Praça da Cruz Vermelha, Méier, Bangu, Campo Grande, Paciência, Jacarepaguá, Ilha do Governador, entre outros”. Disponível em: <<https://doweb.rio.rj.gov.br/portal/visualizacoes/pdf/3953#/p:57/e:3953?find=%C3%A1reas%20de%20lazer>>. Acesso em: 11 ago. 2021.

29 A União de Ciclistas do Brasil (UCB) informa que existem 1618 ruas da cidade do Rio de Janeiro cadastradas como áreas de lazer. Disponível em: <<https://uniaodeciclistas.org.br/recreativas/>>. Acesso em: 03 ago. 2021.



**Figura 34** Área de Lazer da Avenida Atlântica, em Copacabana, amplia o espaço do calçadão na orla da praia. Fonte: Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro



**Figura 35** No Leblon, a Área de Lazer ocupa a Avenida Delfim Moreira. Fonte: Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro



**Figura 36** Área de Lazer da Avenida Vieira Souto na praia de Ipanema. Fonte: Intervenções Temporárias no Rio de Janeiro



**Figura 37** A Rua Dias da Cruz, via comercial do bairro do Méier, Rio de Janeiro, é aberta para a população aos domingos e feriados. Fonte: blog Subúrbio em Pauta.



**Figura 38** Reabertura da Área de Lazer do Aterro do Flamengo (Avenida Infante Dom Henrique) em julho de 2020. Fonte: Agência Brasil

## O Eixão do Lazer de Brasília

Em Brasília, o Eixo Rodoviário Residencial conhecido como Eixão, tem seus 13,8 quilômetros de extensão abertos semanalmente para as pessoas desde 1991<sup>30</sup>. O programa denominado Eixão do Lazer originou-se de uma série de eventos, até então realizados anualmente, que tiveram início na década de 1970. O levantamento realizado por Chini (2019) revela que embora o Eixão do Lazer tenha sido reconhecido pela primeira vez em 1977, como parte da campanha EPT<sup>31</sup>, a primeira ação que promoveu usos recreativos e esportivos na via ocorreu anos antes, em 1971<sup>32</sup>.

As primeiras edições do Eixão do Lazer foram promovidas pelo Departamento de Educação Física, Esporte e Recreação (DEFER) do Distrito Federal, com apoio do Governo (GDF). As atividades oferecidas eram voltadas sobretudo à prática de atividades esportivas e dedicadas ao público infantil. Segundo Chini (2019), entre 1977 e 1985, há registros de diversos outros eventos realizados no Eixão que foram associados à ação anual do DEFER, demonstrando que, em mais de uma ocasião, o Eixo Rodoviário era ocupado por atividades direcionadas ao público, prescindindo o tráfego de veículos. Tal como destaca a autora, em Brasília “É simbólico que a rua de lazer esteja alocada no único eixo exclusivo para veículos numa cidade de princípio rodoviarista.” (CHINI, 2019, p.77).

A partir de 1985, com o fim da ditadura militar, observou-se maior diversidade nos temas associados ao Eixão do Lazer, assim como nas atividades promovidas. Alguns anos mais tarde, o DEFER propôs que fosse oficializada a interdição do tráfego de veículos motorizados no Eixo Rodoviário, trechos Norte e Sul<sup>33</sup>, todos os domingos e feriados no período das 6:00 às 18:00<sup>34</sup>. Este formato, consolidado ao longo da década de 1990, se mantém vigente, embora alguns movimentos tenham se posicionado a favor da extinção do programa em meados dos anos 2000<sup>35</sup>. De acordo com Chini (2019, p.134), após esse período de manifestações contrárias ao Eixão do Lazer, “é reforçada a visão de que o espaço de lazer seria uma conquista, sendo associado como ‘a nossa praia’, ‘patrimônio de Brasília’ e presente no ‘cotidiano do brasileiro’”.

---

30 Por meio do Decreto nº 13.250 de 13 de junho de 1991. Disponível em: <[http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/20430/Decreto\\_13250\\_13\\_06\\_1991.html](http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/20430/Decreto_13250_13_06_1991.html)>. Acesso em: 13 ago. 2021.

31 Conforme noticiado pelo jornal Correio Braziliense: “Eixão do Lazer’ uma nova promoção do DEFER”, em outubro de 1977 (CHINI, 2019).

32 O evento foi organizado pelo DEFER em comemoração ao seu aniversário, conforme aponta Chini (2019, p.104). Segundo a autora, o evento que aconteceu de forma “improvisada”, mais tarde acabou incorporado à campanha EPT.

33 Até aquele momento, o Eixão do Lazer tinha sido realizado somente na Asa Sul.

34 O projeto intitulado “Eixão Livre Domingo” foi apresentado ao Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente (CAUMA) em 1989 e aprovado pelo órgão (CHINI, 2019, p.110), porém, a oficialização ocorreu somente em 1991, por meio do Decreto nº 13.250.

35 Conforme destaca Chini (2019), entre 2006 e 2008, num contexto de obras viárias, cresceram as manifestações de parte da população contrária ao Eixão do Lazer, com o argumento de que a medida era prejudicial ao fluxo de veículos e que haviam espaços livres públicos suficientes e mais adequados para o uso da população. Apesar do embate, o governador do DF à época decidiu manter o programa (CHINI, 2019, p.132).



**Figura 39** Eixão do Lazer de Brasília, setembro de 2016. Foto: Nelson Noslen.



**Figura 40** Frequentadores retornam ao Eixão do Lazer, com uso de máscaras de proteção. O programa foi reativado em junho de 2020, após dois meses de suspensão em razão da pandemia de Covid-19. Fonte: Agência Brasília.

A pesquisa realizada por Chini (2019), baseada em dados coletados em 2017, demonstra que os frequentadores do Eixão do Lazer costumam se apropriar do leito carroçável, livre aos domingos e feriados, para o passeio e a prática de atividades físicas, seja a pé, em bicicleta, skate ou patins. As áreas sombreadas e vegetadas das faixas de domínio que margeiam a via configuram os espaços de estar onde ocorrem também eventos programados<sup>36</sup>. Com relação a estes, a autora observou uma mudança relevante ao comparar a situação atual com as edições do Eixão do Lazer nos anos de 1980 e 1990. Enquanto no passado predominaram os eventos voltados para a promoção de atividades esportivas, com foco no público infantil e promovidos pelo poder público, mais recentemente cresceu o número de atividades de caráter diversificado e organizadas por entidades da sociedade civil (CHINI, 2019, p.141).



**Figura 41** O evento gastronômico “Chefs nos Eixos” leva ao Eixão do Lazer pratos de alta culinária a preços baixos e promove oficinas gratuitas. Fonte: site Curta Mais

<sup>36</sup> Chini (2019, p. 144) aponta a divergência com relação aos eventos programados durante a década de 1990, que costumavam ser montados na própria via.



**Figura 42** Biblioteca Itinerante Barca das Letras promove ação de coleta de doações no Eixão do Lazer, março de 2012. Foto: Maria Luiza de Lavenère

No Distrito Federal, a implantação de medidas semelhantes ao Eixão do Lazer recebeu incentivo com a promulgação da Lei de Ruas do Lazer de 2016<sup>37</sup>. Desde então, há registros da realização do programa em São Sebastião, Águas Claras e Itapoã<sup>38</sup>, porém não fica claro se os programas tiveram continuidade. Em 2020, tiveram início a “Viva W3” na via W3 Sul e o “Domingo da Gente” no Paranoá. Mesmo implantadas durante a pandemia, as iniciativas foram bem recebidas pela população<sup>39</sup> e permanecem em atividade.

37 Lei nº 5.630 de 15 de março de 2016. Disponível em: <[http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/8d27f690b54d4e-608d3114eb8ec9e6ed/Lei\\_5630\\_15\\_03\\_2016.html](http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/8d27f690b54d4e-608d3114eb8ec9e6ed/Lei_5630_15_03_2016.html)>. Acesso em: 13 ago. 2021.

38 Conforme divulgado pela Agência Brasília. Em São Sebastião a Rua do Lazer, realizada quinzenalmente, teve início em junho de 2016, ver: <<https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2016/08/11/sao-sebastiao-celebra-o-dia-dos-pais-com-a-rua-do-lazer/>> (Acesso em 15 ago. 2021). Já em Águas Claras, em dezembro de 2017 iniciou-se a Rua do Lazer de frequência mensal, conforme divulgado em: <<https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2018/01/16/inscricoes-para-comerciantes-participarem-do-rua-de-lazer-aguas-claras-vaio-ate-sexta-19/>> (Acesso em 15 ago. 2021). Na região administrativa de Itapoã, foi divulgada a realização da Rua do Lazer em agosto de 2017: <<https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2017/08/25/itapoa-tera-rua-de-lazer-com-arte-e-cultura/>> (Acesso em 15 ago. 2021).

39 Como revela o levantamento realizado pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan) em junho de 2021, 82% dos frequentadores aprovam a “Viva W3”. Disponível em: <<https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2021/06/27/um-ano-depois-programa-viva-w3-ja-e-uma-conquista/>>. Acesso em: 15 ago. 2021.



**Figura 43** A via W3 Sul, em Brasília, aberta para pedestres e ciclistas, junho de 2021. Fonte: Agência Brasília



**Figura 44** Primeira edição do “Domingo da Gente” no Paranoá, julho de 2020. Fonte: Agência Brasília

## Ciclofaixas de Lazer

A partir dos anos 2000 observa-se o surgimento e popularização das chamadas Ciclofaixas de Lazer, áreas temporariamente destinadas à circulação de bicicletas, geralmente voltadas para o uso recreativo aos finais de semana e feriados. Em São Paulo, a medida foi implantada no ano de 2009 e com poucos meses de operação teve seu horário de funcionamento estendido<sup>40</sup>. Ao longo dos anos, o percurso também foi ampliado e a experiência paulistana influenciou a realização de iniciativas similares em outras cidades pelo país<sup>41</sup>.



**Figura 45** Ciclofaixa de Lazer na Zona Norte de São Paulo, maio de 2015. Fonte: Ciclomobilidade Brasil.

Embora tenha se consolidado a denominação comum “Ciclofaixas de Lazer”, estas são oficialmente definidas pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo como “Ciclofaixas operacionais”<sup>42</sup>, termo que diferencia este tipo de espaço ciclovário de ciclofaixas e ciclovias<sup>43</sup>. Sua principal característica é o uso de lazer e a periodicidade, no caso da capital paulista sempre aos domingos e feriados das 7:00 às 16:00.

40 Savoy et al. (2011), afirmam que ampla participação nas primeiras edições da Ciclofaixa e a boa aceitação do público motivou a ampliação das horas de funcionamento em apenas dois meses de operação. Ver: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/ciclofaixas\\_1318612353.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/ciclofaixas_1318612353.pdf)>. Acesso em: 04 ago 2021.

41 Conforme observou a reportagem publicada em 2013 no jornal O Estado de São Paulo: “Capitais e cidades do interior estão adotando o modelo como opção de lazer e atividade física. Outras estão planejando iniciar em breve a operação de eventos similares aos que acontecem em São Paulo desde 2009”. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,sp-exporta-modelo-de-ciclofaixas-de-lazer-para-cidades-de-todo-o-pais-imp-,1014490>>. Acesso em: 04 ago 2021.

42 Conforme definido no Manual de Sinalização Urbana do Espaço Ciclovário (Volume 13) da CET (2020,p.202): “Ciclofaixa operacional de lazer consiste em destinar parte da pista à circulação exclusiva de bicicletas para recreação, com o uso de sinalização específica” e ainda “A ciclofaixa operacional destinada a lazer ocorre sempre aos domingos e feriados das 7-16h. Deve sempre que possível ser locada junto ao canteiro central, na faixa da extrema esquerda. Esta locação permite evitar interferências tais como, o acesso a imóveis e movimentos de conversão, causando menos transtornos aos usuários da via e oferecendo maior segurança viária”.

43 Idem (p.24-25) define ciclofaixas como “parte da pista, calçada ou canteiro central destinado à circulação exclusiva de bicicletas delimitada por sinalização viária (horizontal, vertical e/ou semafórica), podendo ter piso diferenciado e ser implantada no mesmo nível da pista, ou da calçada ou do canteiro”. As ciclovias, por sua vez, diferem por serem espaços segregados: “pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum”.



**Figura 46** Ciclofaixa de Lazer na Zona Sul de São Paulo, maio de 2015. Fonte: Ciclomobilidade Brasil.

Entre 2009 e 2019, um levantamento realizado pela ViaCiclo – Associação dos Ciclousoários da Grande Florianópolis, revelou a existência de 19 iniciativas<sup>44</sup> de Ciclofaixas de Lazer e similares no Brasil<sup>45</sup>. A pesquisa, posteriormente cedida à União de Ciclistas do Brasil (UCB), foi divulgada como “o levantamento das Ciclovias Recreativas que ocorrem no Brasil”<sup>46</sup>, em referência ao movimento de Ciclovias Recreativas da América Latina, organizado em torno da Rede CRA. A definição utilizada pela UCB é muito próxima à adotada pela Rede CRA no “Manual para Implementar y Promocionar la Ciclovía Recreativa”<sup>47</sup>:

Ciclovía Recreativa é um evento (que também pode ser chamada de Ciclovia de Domingo, Ciclofaixa de Lazer etc.) que consiste no fechamento de determinada vias públicas aos veículos motorizados, destinando o espaço exclusivamente para ciclistas, pedestres e outros modos de transporte e de recreação não motorizados. Atividades esportivas, culturais e de entretenimento também ocorrem nestes espaços. (UCB, 2012)

O referido manual inclusive aponta algumas iniciativas brasileiras como o Eixão do Lazer, as Ruas de Lazer de Salvador, o programa Domingo na Orla de Belo Horizonte, o Pedala Sorocaba e as Ruas da Saúde no Rio de Janeiro (ALEMÁN et al., 2009, p.32). Com exceção do último, sobre o qual não foram encontradas informações, todos os anteriores também são listados pela ViaCiclo e pela UCB. Nota-se, porém, que nenhuma das iniciativas brasileiras adota a denominação de Ciclovias Recreativas e apenas os programas de Sorocaba e Bauru mencionam experiências de Ciclovias Recreativas como referência<sup>48</sup>.

44 O levantamento da ViaCiclo e UCB foi verificado atualizado para a presente investigação, conforme Quadro 2 apresentado na página seguinte.

45 Disponível em: <<https://uniaodeciclistas.org.br/recreativas/>>. Acesso em: 03 ago 2021.

46 Idem.

47 ALEMÁN et al., 2009.

48 Em reportagem do G1: “O projeto faz parte de um plano cicloviário criado para incentivar o uso da bicicleta como opção de transporte na cidade, já que, atualmente, Sorocaba conta com 90 km de ciclovias. A iniciativa foi inspirada



O Quadro 2 apresenta a atualização da lista de programas levantados pela ViaCiclo. As informações relativas às iniciativas de Belo Horizonte, Maceió e Porto Alegre estão incompletas, pois não foram encontrados dados além do divulgado pela UCB. Outros cinco programas foram identificados e acrescentados à listagem: o Verão Vivo, em Campinas, as Ciclofaixas de Lazer e Turismo de Recife, a Rua de Lazer de São Bernardo do Campo, a Ciclofaixa de Lazer de Santo André e a Ciclofaixa de Lazer de Vitória.

Apesar de haver um esforço de reunir todos os programas que apresentam objetivos e/ou modos de operação similares, ressalta-se que a própria diversidade de nomenclaturas revela a impossibilidade de reduzi-los a um modelo padrão, tal como demonstrou a análise das experiências de Ciclovias Recreativas e Open Streets tratadas no capítulo anterior. Identificou-se ainda que, dentre os programas listados, existem diferenças operacionais e de uso, por isso, propôs-se a classificação em duas categorias: (1) Ciclofaixa e (2) Abertura de Ruas.

Com exceção do Eixão do Lazer, das Áreas de Lazer do Rio de Janeiro e das Ruas de Lazer de Salvador<sup>49</sup>, todos os programas elencados têm início nos anos 2000. Embora o Pedala Sorocaba tenha sido iniciado um ano antes da implantação das Ciclofaixas de Lazer de São Paulo, acredita-se que estas tenham tido maior influência na propagação de programas similares em cidades do interior do estado e em outras capitais brasileiras.

Dentre os casos identificados destaca-se a Rua de Lazer de São Caetano do Sul (Figura 56), em operação desde 2003<sup>50</sup> e com formato similar ao do programa Ruas Abertas<sup>51</sup> de São Paulo, oficializado em 2016.

Por um lado, a observação das iniciativas brasileiras no contexto atual ajuda a vislumbrar as questões que passaram a integrar as agendas do poder público, tendo em vista que todas foram propostas e implementadas por órgãos das administrações municipais. Se ao longo do século XX, os principais programas e campanhas que proporcionaram a apropriação dos espaços livres públicos tinham enfoque na promoção do esporte como a forma mais adequada de lazer, a partir dos anos 2000, as Ciclofaixas de Lazer representam um avanço no debate do uso urbano da bicicleta, dentro dos objetivos de desenvolvimento sustentável das cidades<sup>52</sup>.

---

em experiências internacionais, como em Bogotá e Guadalajara. Na cidade, o “Pedala” começou em 2008”. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/sorocaba-jundiai/noticia/2012/04/pedala-sorocaba-comemora-4-anos-com-passeio-ciclistico-neste-domingo.html>>. Acesso em: 3 ago. 2021. Sobre a Recreiovia de Bauru, o site de notícias locais JCNET afirma que “O modelo do projeto veio diretamente da cidade de Bogotá, capital da Colômbia, onde o projeto já tem 35 anos, abrangendo diversas regiões da cidade”. Disponível em: <<https://www.jcnet.com.br/noticias/geral/2015/10/449690-projeto-recreiovia-completa-seis-anos-em-bauru.html>>. Acesso em: 3 ago. 2021.

49 Estima-se o início deste programa na década de 1990, pois de acordo Secretaria Municipal da Educação (SMED) de Salvador, em publicação de 2013, “O Ruas de Lazer é um projeto consolidado na cidade, com atuação há mais de 20 anos”. Ver: <<http://educacao3.salvador.ba.gov.br/projeto-ruas-de-lazer-tera-mais-tres-pontos-fixos/>>. Acesso em: 3 ago. 2021.

50 De acordo com o jornal online da Universidade Metodista. Disponível em: <<http://www.metodista.br/rroonline/noticias/cidades/2015/10/cidades-do-abc-fecham-ruas-para-lazer-aos-domingos>>. Acesso em: 3 ago. 2021.

51 Que será analisado no capítulo 5 desta dissertação, por isso optou-se por não incluí-lo nesta relação.

52 Um dos objetivos da Política nacional de mobilidade urbana, Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Dentre outras diretrizes, a lei estabelece “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado” (Art. 6º, inc. II).

Pela perspectiva do uso efetivo das ruas e avenidas contempladas pelos programas elencados, nota-se que de fato existe aproximação com o modelo difundido pela Rede CRA, principalmente nos casos aqui classificados como programas de “Abertura de Ruas” (conforme Quadro 2). Nestes casos (Figuras 54 a 57), o tráfego de veículos motorizados é interrompido em toda extensão da via, podendo haver ou não ciclofaixas para circulação de bicicletas. As Ciclofaixas de Lazer (Figuras 45 a 53), por sua vez, diferenciam-se por proporcionar a liberação de apenas parte da via<sup>53</sup> e para o uso exclusivo dos ciclistas. Desta forma, verifica-se que os programas dificilmente extrapolam a perspectiva do deslocamento, visto que praticamente não há espaço para que possam se dar outras formas de apropriação.



**Figura 46** Ciclofaixa de Lazer na Zona Leste de São Paulo, maio de 2015. Fonte: Ciclomobilidade Brasil.

53 De acordo com Savoy et al. (2011): “A análise feita pela CET apontou que a proposta causaria grande impacto na cidade ao bloquear vias estratégicas de apoio a ligações entre regiões distantes da cidade, inclusive para as atividades realizadas nos horários de funcionamento da ciclofaixa. Portanto optou-se por tornar exclusiva para utilização por bicicletas, apenas as faixas de trânsito situadas junto ao canteiro central das vias, deixando as demais livres para o tráfego motorizado”. Nesta decisão, nota-se a priorização de manter o bom fluxo de veículos motorizados, tentando impactar o menos possível a sua circulação.



**Figura 48** Atlântica Ativa, ciclofaixa de lazer na cidade de Balneário Camboriú no litoral catarinense, 2017. Fonte: BC Notícias.



**Figura 49** Ciclistas pedalam nas ciclofaixas do Ciclolazer de Curitiba em outubro de 2014. Fonte: Cicloativismo.



**Figura 50** Ciclofaixa de Lazer em Fortaleza. Fonte: Prefeitura de Fortaleza.



**Figura 51** Pedal Livre na Avenida Itapetinga, Zona Norte de Natal. Foto: Canindé Soares.



**Figura 52** Inauguração da Ciclofaixa de Lazer e Turismo de Recife, março de 2013. Fonte: Prefeitura do Recife.



**Figura 53** A Ciclofaixa de Lazer de Ribeirão Preto ligava dois parques da cidade, o Parque Curupira e o Parque Raia. Fonte: Ciclofaixa Ribeirão.



**Figura 54** A Recreiovia de Bauru acontece em trecho da Avenida Getúlio Vargas. A medida foi retomada em outubro de 2020. Foto: Samantha Ciuffa.



**Figura 55** Rua do Lazer na Avenida Prestes Maia, bairro Santa Terezinha em São Bernardo do Campo. Além dela, a Avenida Barão de Mauá, na Chácara Inglesa, também é aberta aos domingos e feriados. Fonte: Vipzinho



**Figura 56** A Rua de Lazer da Avenida Presidente Kennedy, em São Caetano do Sul, voltou a atividade em agosto de 2021, após um ano e meio suspensa em razão da pandemia de Covid-19. Fonte: ABC Repórter



**Figura 57** Rua de Lazer na Avenida Dante Michelini localizada na orla da Praia de Camburi, em Vitória . Fonte: Tribuna Online







### 3. Políticas públicas de abertura de ruas em São Paulo

Em São Paulo, o programa Ruas de Lazer destaca-se como principal referência de política pública que proporciona a abertura de ruas para o uso livre das pessoas. A medida foi introduzida na década de 1970 e permanece vigente, atualmente com 62 ruas cadastradas<sup>1</sup>. Apesar de existirem informações divergentes sobre a sua origem<sup>2</sup>, verificou-se que as Ruas de Lazer foram propostas pela então recém-criada Secretaria Municipal de Esportes<sup>3</sup>, num esforço de definição das suas formas de atuação frente ao contexto de crescimento urbano e populacional pelo qual a cidade passava.

---

1 Ruas de Lazer ativas até novembro de 2021, cf. tabela disponibilizada pela SEME. Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/esportes/ruas\\_de\\_lazer/mapas/Planilha-de-Ruas-de-Lazer-Ativas\\_16-11-2021.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/esportes/ruas_de_lazer/mapas/Planilha-de-Ruas-de-Lazer-Ativas_16-11-2021.pdf)>. Acesso em: 1 dez. 2021.

2 A PMSP e o jornal O Estado de São Paulo apontaram a iniciativa de uma moradora da Zona Leste como precursora do programa Ruas de Lazer ao solicitar o fechamento de sua rua no bairro de São Miguel Paulista, em 1975. Apesar disso, a Rua Manoel Faria Inojosa se tornou oficialmente uma Rua de Lazer em 1977, um ano após o início da implantação do programa pela Secretaria Municipal de Esportes. Ver: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=123293>> e <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20120325-43258-nac-50-cid-c10-not/busca/ruas+lazer>>. Acesso em 4 out. 2021. Ainda segundo a Folha de São Paulo, antes mesmo da proposta das Ruas de Lazer houveram outras iniciativas como as “ruas de recreio”, em 1963, sendo a primeira implantada na Rua Maria José, na Bela Vista, e o projeto “ruas da alegria” do SESC, em 1969. Ver: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=5805&keyword=%22Ruas+de+Lazer%22&anchor=4279246&origem=busca&originURL=&pd=a9ca24c87bdbc6e-22812d707b512799c>>. Acesso em: 13 out. 2021.

3 De acordo com Costa e Sampaio (2015, p.45): “Em 1969 é decretada e promulgada a Lei nº. 7.323/69 criando, então, a Secretaria Municipal de Esportes, cuja competência era a de programar e supervisionar as atividades esportivas educacionais, incentivar, amparar e impulsionar o esporte amador, realizar e organizar espetáculos esportivos com a cooperação das federações especializadas em competições e torneios, bem como estudar as necessidades no campo desportivo propondo medidas visando a ampliação de suas atividades.”

Neste mesmo período, a Secretaria promoveu também os Passeios Ciclísticos da Primavera e os Passeios a Pé. As três iniciativas, implantadas entre 1975 e 1976, tinham em comum a premissa de liberar temporariamente ruas e avenidas de São Paulo para a promoção de práticas esportivas e recreativas. Esta observação, apoiada pelo estudo das notícias veiculadas à época<sup>4</sup>, permitiu identificar que as estratégias adotadas pela Secretaria Municipal de Esportes, em especial nestes casos destacados, apontam o envolvimento de outras questões, para além do incentivo à prática esportiva pela população. Estes aspectos serão analisados no presente capítulo, com intuito de compreender o contexto no qual os programas foram idealizados e quais os seus papéis enquanto políticas voltadas para a promoção de atividades em ruas de São Paulo.

## Década de 1970: Ruas de Lazer, Passeios Ciclísticos da Primavera e Passeios a Pé

Ao analisar os primeiros anos de operação da Secretaria Municipal de Esportes, Costa e Sampaio (2015, p.47) apontam que a ocorrência do “I Passeio Ciclístico da Primavera”, em 28 de setembro de 1975<sup>5</sup>, pode “ser considerada oficialmente como a primeira iniciativa de lazer no âmbito da Prefeitura de São Paulo”. É relevante destacar que em sua divulgação o passeio é descrito como “uma maneira diferente de conhecer São Paulo” (MAIS ..., 1975, p.10), definição que se considera estar relacionada com a promoção do uso da bicicleta, conforme reforçado na mesma notícia<sup>6</sup>:

O uso da bicicleta como meio de transporte e de lazer pode contribuir até mesmo para a economia de divisas. Por não consumir combustível, representa um hábito que poderia ser cada vez mais estimulado em nosso meio. Naturalmente, esse aspecto de economia favorável ao equilíbrio da balança de pagamentos assume um segundo plano ao se considerar as vantagens do hábito para o desenvolvimento da saúde das populações, obtido através do exercício sadio propiciado pelo esporte. Até mesmo especialistas do Programa Ambiental das Nações Unidas têm recomendado o incremento do uso da bicicleta em países desenvolvidos, em desenvolvimento e subdesenvolvidos. (MAIS ..., 1975, p.10)

A matéria ainda apresenta os objetivos da proposta nas palavras do secretário Caio Pompeu de Toledo<sup>7</sup>: “a promoção objetiva incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte e para o lazer e, principalmente, como bom instrumento de atividade física” (MAIS ...,

---

4 Verificou-se que as propostas da Secretaria Municipal de Esportes receberam atenção considerável da mídia, o que contribuiu para sua divulgação e avaliação no período. Para esta análise foram consultados os acervos dos jornais Folha de São Paulo e O Estado de São Paulo. Nas plataformas de busca on-line dos dois veículos realizou-se a busca de notícias para “Ruas de Lazer”, “Passeio Ciclístico” e “Passeio a Pé”, com foco nas notícias publicadas na década de 1970, objetivando compreender o processo de proposição e implantação dos três programas.

5 O passeio partiu da Praça do Obelisco, no Parque do Ibirapuera, e teve percurso total de 10 quilômetros, passando pelas Avenidas Brasil, Rebouças, Faria Lima e Nove de Julho.

6 Destaca-se que neste mesmo período teve início a primeira crise do petróleo, que impactou diretamente o aumento de preços do produto. Esse contexto fica claro no trecho destacado da notícia que se refere ao aspecto econômico do uso da bicicleta, por não consumir combustíveis. Ver: <<https://www.infoescola.com/economia/crise-do-petroleo/>>. Acesso em: 23 fev. 2022.

7 Nomeado secretário da Secretaria Municipal de Esportes em 1975. Foi o terceiro secretário da pasta, responsável pela campanha “Adote um atleta”, além do programa Ruas de Lazer e dos Passeios Ciclísticos e Passeios a Pé. Ver: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/esportes/noticias/?p=278780>>. Acesso em: 12 jul. 2021.

1975, p.10). Embora o aspecto esportivo seja enfatizado, destaca-se a menção ao uso da bicicleta como alternativa de transporte.

A primeira edição do passeio superou as expectativas da Secretaria Municipal de Esportes<sup>8</sup>, mobilizando a participação de cerca de 10 mil pessoas. O trânsito de veículos foi interrompido por uma hora, no período da manhã, dando lugar às bicicletas, pedaladas por crianças, jovens, adultos e até idosos, segundo noticiado pela Folha de São Paulo. De acordo com o jornal, esse “desfile contínuo [...] criou uma nova situação na cidade” e neste dia de realização do Passeio Ciclístico, “uma parte de São Paulo pertenceu aos pedestres e aos ciclistas” (NAS RUAS ..., 1975, p.10). Na opinião do secretário Caio Pompeu de Toledo, o evento demonstrou “que o povo é que humaniza a sua própria cidade” e ainda:

‘Existe, está provado, uma necessidade, não aflorada totalmente, de novas formas e de espaços mais amplos para a prática do lazer em São Paulo’ — declarou, ontem, o secretário. ‘A vontade de humanizar a cidade está aí estampada e o que precisamos, agora, é repetir a dose em outras regiões da metrópole, conquistar áreas para a prática do ciclismo e de outras formas de lazer ativo’. (NAS RUAS ..., 1975, p.10)

No ano seguinte, realizou-se o “II Passeio Ciclístico da Primavera”<sup>9</sup> que, repetindo o slogan da edição anterior, foi anunciado como “uma nova maneira de fazer com que os paulistanos conheçam a cidade” (CICLISMO ..., 1976, p.9). Neste momento, Toledo declarou que o principal objetivo do passeio era “reaproximar o homem e a cidade” (AGORA ..., 1976, p.21), deixando claro que a proposta não tinha caráter competitivo. Ainda assim, em ambas as edições foram oferecidos prêmios de participação para incentivar o interesse e o comparecimento do público. Estima-se que o segundo passeio ultrapassou a marca de 100 mil participantes e o sucesso da iniciativa pôde ser percebido antes mesmo da largada oficial, com as ruas do entorno do Parque do Ibirapuera já tomadas pelas bicicletas (100 MIL ..., 1976; AGORA, CICLISMO ..., 1976).

Aproveitando a ocasião do “II Passeio Ciclístico da Primavera”, a Secretaria de Esportes anunciou a realização de outra iniciativa voltada para os ciclistas, desta vez com caráter competitivo e subdivisão em categorias, a ser realizada no Autódromo de Interlagos no mês seguinte<sup>10</sup>. Como observado em publicação do jornal O Estado de São Paulo, o órgão demonstrava então a intenção de definir novas áreas para o uso de bicicletas, aproveitando o entusiasmo gerado pelas duas edições do passeio ciclístico<sup>11</sup>.

A proposta das Ruas de Lazer, por sua vez, foi divulgada em janeiro de 1976, poucos meses após a realização do “I Passeio Ciclístico”. O programa, apontado por Costa e Sampaio (2015, p.47) como pioneiro no âmbito do lazer e recreação, efetivamente tem caráter inovador se comparado a experiências anteriores, como as Ruas de Recreio da década de 1950, no Rio de Janeiro. Isso porque, desde o princípio, tinha-se como pressuposto a auto-

---

8 Que esperava uma assistência em torno de mil pessoas, segundo divulgado pela Folha de São Paulo (MAIS ..., 1975, loc. cit.).

9 No dia 26 de setembro de 1976.

10 Em 10 de outubro de 1976, conforme divulgado pela Folha de São Paulo (CICLISMO ..., 1976).

11 Destacando que os únicos locais disponíveis para o uso esportivo e recreativo de bicicletas, naquele momento, eram a Cidade Universitária e o Parque do Ibirapuera (AGORA, CICLISMO ..., 1976).

nomia, conferindo à comunidade local a responsabilidade de gestão e definição das formas de uso das ruas. Em depoimento, Caio Pompeu de Toledo chegou a afirmar que, nas Ruas de Lazer, “Tudo deve ser rústico, o mais simples possível, feito na base da criatividade e sem parâmetros fixos” (NAS RUAS ..., 1976, p.27), ou seja, diferente de como operaram as iniciativas dos anos de 1950 e mesmo as posteriores Ruas de Lazer associadas ao EPT<sup>12</sup>, cuja realização era condicionada às diretrizes dos manuais técnicos da campanha nacional.

## A Secretaria quer sugestões para as ruas de lazer

A única participação da Secretaria de Esportes da Prefeitura na criação das “Ruas de Lazer” será encaminhar os pedidos das entidades comunitárias e Sociedades Amigos de Bairros, para serem aprovados pelo DSV.

“Mas a idéia é nossa. O resto vai depender de sugestões e da criatividade de cada um. Não queremos interferir. Podemos sugerir algumas práticas de esportes, brincadeiras e outras atividades, mas não vamos participar com nenhum material” — afirmou ontem o secretário Caio Pompeu de Toledo, ao anunciar o primeiro pedido feito para a criação de “Rua de Lazer”, pela Sociedade Amigos do Jardim Saúde.

“Ruas de Lazer” é o que se pretende implantar na cidade para suprir a falta de locais e centros comunitários:

“É a volta das “peladas” de rua, dos jogos de amarelinha, dos carrinhos de rolimã, das brincadeiras que existiam em nossa época, mas hoje estão praticamente exterminadas. Nossa tese maior é ganhar da cidade, pois até agora só estamos perdendo”.

A idéia consiste em fechar determinada rua no domingo das 8 às 18 horas — e desviar o trânsito da área. Essa será a

parte que caberá ao DSV, que terá também de colocar uma placa indicativa. Quanto ao policiamento, não existirá “Não será possível destacar um policial para cada “Rua de Lazer” — afirmou Pompeu de Toledo.

A Secretaria deverá, pelo menos a princípio, manter alguns funcionários visitando todas as ruas em que for implantado o sistema, para ver o andamento:

“Não pretendemos ir atrás, forçar as pessoas a adotarem esse ou aquele esporte, essa ou aquela recreação. Isso vai ficar a critério de cada um. Se uma pessoa tem uma mesa de pingue-pongue em casa e quiser levá-la à rua, ela fará isso. Se uma criança tem uma bola — isso é mais comum —, também. Não vamos fazer mais nada. A minha única pretensão é pedir ao Departamento de Parques e Jardins para plantar algumas árvores nessas ruas, em retribuição à iniciativa dos moradores”.

Pompeu de Toledo lembrou também que, há cerca de cinco anos, um plano parecido foi implantado pela Secretaria do Bem-Estar Social. A diferença é que esse plano era orientado por pedagogos, recreacionistas e estudantes de Educação Física.

**Figura 1** Reprodução de reportagem da Folha de São Paulo de 5 de fevereiro de 1976, na qual o secretário Caio Pompeu de Toledo enfatiza que o funcionamento das Ruas de Lazer deverá ser definido pelos moradores de cada rua. Fonte: Acervo Folha de São Paulo.

12 Campanha Esporte para Todos, ver capítulo 2.

O anúncio do programa, conforme noticiado pela mídia, demonstrou a intenção da Secretaria de atender à população das periferias. As Ruas de Lazer seriam “uma fórmula prática”<sup>13</sup> de suprir a necessidade de espaços para o lazer e a realização de atividades esportivas nas áreas mais pobres da cidade. Inicialmente, foram indicadas pelo órgão, em conjunto com associações de bairro e com aprovação do Departamento de Segurança Viária (DSV)<sup>14</sup>, as ruas que receberam o programa em caráter experimental. Enquanto o uso efetivo das Ruas de Lazer ficou sob responsabilidade das organizações de moradores, o papel da Secretaria era de fiscalizar e avaliar os resultados dessas experiências.

Em maio de 1976, 19 ruas faziam parte do programa:

São 19 trechos fechados ao tráfego por cavaletes, em que as crianças podem aprender as brincadeiras tradicionais da idade, esquecidas na correria e na falta de espaços livres da cidade. Embora demonstrem a carência das áreas de recreio, as ruas de lazer, criadas há quatro meses pela Prefeitura, são consideradas experiência válida por sociólogos, pedagogos (...). (RUAS ..., 1976, p.15)

O excerto faz parte da matéria intitulada “Ruas de lazer, só paliativo”, que explana o funcionamento da medida, nesse momento já em atividade, e a avalia criticamente. Ao mesmo tempo em que é reconhecido o mérito das Ruas de Lazer implantadas, por oferecer, através do fechamento<sup>15</sup> de ruas todos os domingos, áreas ao ar livre para as crianças<sup>16</sup>, a notícia critica o programa por entender que ele evidencia problemas decorrentes da “urbanização acelerada” (RUAS ..., 1976, p.15) pela qual a cidade de São Paulo passava, entre eles a falta de participação da população nos processos de desenvolvimento urbano e a carência de espaços voltados para a recreação e a prática esportiva, sejam espaços livres ou centros esportivos. Além disso, o texto destaca a insuficiência das 19 Ruas de Lazer implantadas frente à população de 2,6 milhões de crianças, com idade entre 0 e 14 anos.

Como ressalta Santos (1980, p.30), o “lazer na cidade” e a “defesa das áreas verdes” eram temas recorrentes à época, discutidos tanto na mídia como entre os técnicos do poder público. Concomitantemente, a associação entre o lazer e a prática esportiva se consolidava em âmbito nacional, com destaque para a formulação do PNED<sup>17</sup>, em 1975, e a posterior implantação da Campanha EPT, em 1977.

---

13 Afirmou o secretário Caio Pompeu de Toledo nesta reportagem. Toledo menciona ainda a falta de recursos da Secretaria para construção de equipamentos públicos especializados, como centros esportivos, defendendo as Ruas de Lazer como solução de baixo custo. Por fim, justifica que as Ruas de Lazer seriam, para a população periférica, “uma oportunidade de entreter-se sem gastar com condução e tempo” (NAS RUAS ..., 1976, p.27).

14 Neste momento de apresentação da proposta, em janeiro de 1976, destaca-se o depoimento de Roberto Scaringella, então diretor do DSV, afirmando que “várias associações solicitaram, há tempos, a liberação de ruas nos fins-de-semana” (NAS RUAS ..., 1976, loc. cit), por isso, na sua opinião, o programa tinha potencial de sucesso.

15 Na época, medidas como as Ruas de Lazer são entendidas como ações que promovem o fechamento de ruas, em função do bloqueio temporário do tráfego de veículos motorizados. Como será abordado mais adiante, na própria experiência da Paulista Aberta, a construção da noção de abertura da avenida levou tempo para ser consolidada, tanto na mídia quanto na opinião geral.

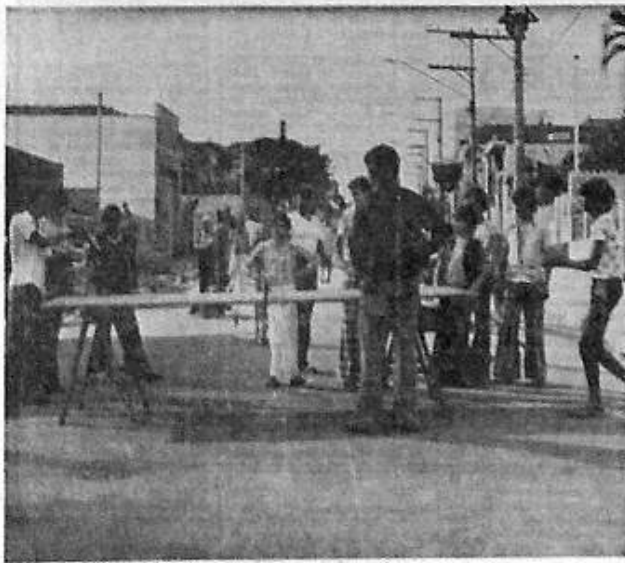
16 Que antes da implantação das Ruas de Lazer ficavam “fechadas em casa” (RUAS ..., 1976, p.15), privadas de contato social, avalia a reportagem. Embora o programa não fosse restrito ao público infantil, percebe-se que havia uma forte associação entre as Ruas de Lazer e esta faixa etária. Em declaração para a Folha de São Paulo, durante a inauguração da primeira Rua de Lazer da capital, Caio Pompeu de Toledo afirmou que “A finalidade da implantação dessas áreas de atividades livres é integrar as crianças no meio social em que vivem” (PREFEITURA ..., 1976, p.7).

17 Plano Nacional de Educação Física e Desporto, ver nota 12, capítulo 2.



Ruas de lazer, uma experiência que não exige investimentos e reflete a falta de áreas livres para recreação

## Ruas de lazer, só paliativo



A Secretaria de Esportes do Município inaugura, domingo, em Vila Nova Conceição, a décima-terceira rua de lazer da cidade: a rua Santa Justina. São 19 trechos fechados ao tráfego por cavaletes, em que as crianças podem aprender as brincadeiras tradicionais da idade, esquecidas na correria e na falta de espaços livres da cidade. Embora demonstrem a carência das áreas de recreio, as ruas de lazer, criadas há quatro meses pela Prefeitura, são consideradas experiência válida por sociólogos, pedagogos e, até mesmo, pelos vereadores do MDB, que, a princípio, desconfiavam ser este mais um artifício eleitoral da Arena.

A ideia de destinar uma rua para o lazer das crianças não é nova. Na própria Capital, a Prefeitura havia criado supostivamente as "ruas de recreio" e o Serviço Social do Comércio (Sesc), as "manhãs de recreio". Mas, agora, as ruas escolhidas são fechadas todos os domingos e invadidas por crianças com carrinhos de rolimã, skate, bicicleta, bola e uma disposição para brincar há muito tempo contida pelas horas passadas em frente da televisão, ou simplesmente ocupadas dentro de casa.

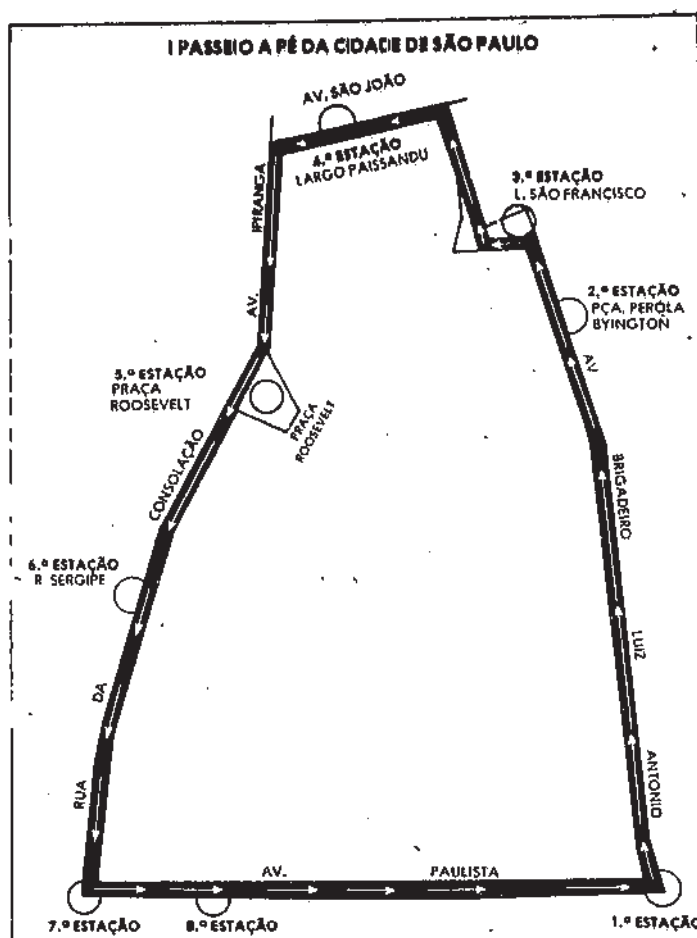
Depois de reservar uma

das. Como as crianças firmam fechadas em casa, era rejeitado também o contato das pais com os vizinhos.

No Congresso Estadual de Municípios, realizado em Campos do Jordão no ano passado, o sociólogo Renato Reguila, diretor regional do Sesc, já havia observado essa preferência: uma "deficiência dos centros urbanos: eles favorecem a criação de solidão humana. "Na cidade grande, como a tessitura de relações sociais torna-se muito mais que os contatos secundários do que nos bairros, a vida urbana torna-se mais artificial e formalizada". Em outras palavras

Figura 2 Reprodução da matéria "Ruas de lazer, só paliativo", maio de 1976. Destaque para a legenda da foto superior que afirma que apesar de não exigir investimentos, a medida reflete "a falta de áreas livres para recreação". Fonte: O Estado de São Paulo.

O "I Passeio a Pé da Cidade de São Paulo"<sup>18</sup> foi a terceira grande ação da Secretaria Municipal de Esportes, ocorrida ainda em 1976. A proposta pretendia introduzir uma "nova modalidade de 'exercício de massas'" (PASSEIO ..., 1976, p.31), segundo divulgado no período, e tinha o intuito de superar as duas promoções anteriores, o Passeio Ciclístico e as Ruas de Lazer, em termos de adesão do público. Desde o seu anúncio, observa-se que a organização desta iniciativa incorporou de forma mais direta o objetivo de promover a prática atividades físicas, pois, além da caminhada e do *cooper* que ocorreriam ao longo do percurso<sup>19</sup>, foram previstas oito paradas nas quais poderiam ser realizadas diferentes modalidades de ginástica orientadas por professores de educação física.



**Figura 3** Reprodução do mapa de percurso do "I Passeio a Pé da Cidade de São Paulo", publicado em agosto de 1976. Além das ruas e avenidas que compõem o circuito, foram indicados os pontos de parada, ou "estações", definidos pela Secretaria Municipal de Esportes. Fonte: Acervo Folha de São Paulo.

18 Em 22 de agosto de 1976, com duração de 3 horas (das 9:00 às 12:00).

19 Foi adotado o mesmo percurso da Corrida de São Silvestre, com 8 quilômetros de extensão, partindo da Avenida Paulista em direção ao Centro da cidade, passando pelas seguintes localidades: Avenida Brigadeiro Luís Antônio, Largo São Francisco, Rua Líbero Badaró, Avenida São João, Avenida Ipiranga, Praça Roosevelt, Rua da Consolação e retornando à Avenida Paulista. As vias foram interditadas ao longo do percurso com auxílio de um carro do Corpo de Bombeiros (I PASSEIO ..., 1976, p.9).

Mais do que isso, havia no discurso da Secretaria Municipal de Esportes a intenção de promover, através deste passeio, a imagem da cidade de São Paulo, tal como afirmado pelo secretário interino Sérgio Barbour: “além de incentivar a prática do esporte, [o passeio] pretende fazer com que o paulistano tenha orgulho de sua ‘cidade de concreto’” (PASSEIO ..., 1976, p.31). Para isso, “O passeio das reminiscências”, como divulgado pela Folha de São Paulo, “pretende unir o útil ao agradável [...] quando transmitirá aos participantes da maratona algumas histórias que não devem ser esquecidas relacionadas à soma de esforços e de sacrifícios das gerações passadas” (O PASSEIO ..., 1976, p.12). Durante o percurso, seriam exaltados alguns marcos arquitetônicos da cidade e foi prevista a transmissão de poesias gravadas previamente e a realização de apresentações musicais, especialmente com temas relacionados à cidade de São Paulo.

Com a participação de cerca de 100 mil pessoas, na avaliação de Caio Pompeu de Toledo, o passeio foi bem sucedido e atingiu os objetivos esperados de “propiciar a massificação do esporte, incentivar a sociabilidade e reaproximar o povo de sua cidade” (CEM MIL ..., 1976, p.8). Na visão do secretário, o convívio social na metrópole perdia espaço com o aumento do número de deslocamentos em transporte individual e o Passeio a Pé foi uma oportunidade de aproximar as pessoas. De fato, as notícias veiculadas após a sua realização descrevem o clima festivo e a grande interação que houve entre os participantes, até mesmo envolvendo aqueles que observavam das janelas de seus apartamentos (CEM MIL ..., 1976; DEPOIS ..., 1976).

Tendo em vista as notícias publicadas entre setembro de 1975 e setembro de 1976, verificou-se que dentre as três principais promoções da Secretaria Municipal de Esportes do período, o Passeio a Pé foi percebido com maior entusiasmo. Em opinião publicada na Folha de São Paulo, logo após a sua realização, considera-se que a iniciativa apresenta uma solução simples e barata de promover o lazer na cidade de São Paulo ao “aproveitar o sistema viário ocioso num domingo pela manhã para convidar a população a andar e conversar fiado”, ou seja, ao “aproveitar o existente” (PEREIRA, 1976, p.8) sem a necessidade de construir novas estruturas. Notadamente, nesta época, grande parte das ações da Secretaria seguia esta mesma premissa de adotar soluções de baixo custo e fácil implantação, sobretudo devido à escassez de recursos<sup>20</sup>.

Entretanto, neste mesmo sentido, a proposta das Ruas de Lazer recebeu duras críticas, sendo apontada como “paliativo”. De forma geral, as duas ações anuais, o Passeio Ciclístico e o Passeio a Pé, foram mais bem recebidas pela mídia, ao passo que as Ruas de Lazer eram comumente associadas a uma visão negativa. Como destacado anteriormente, alguns consideravam que este programa, antes de se apresentar como solução, trazia à luz problemas que estavam em evidência no debate à época, em especial, a questão da falta de espaços disponíveis para o lazer da população.

Além disso, a iniciativa também chegou a ser considerada como estratégia de propaganda política, tal como indicou a Folha de São Paulo em abril de 1976, num balanço sobre o primeiro ano de exercício das Secretarias na gestão do prefeito Olavo Setúbal (1975 - 1979).

---

<sup>20</sup> Conforme dados disponibilizados pelo próprio secretário Caio Pompeu de Toledo e apontados pelo jornal O Estado de São Paulo (NAS RUAS ..., 1976).

Especificamente sobre as atividades da Secretaria Municipal de Esportes, sob o título “Ruas de Lazer ou campanha política”, o texto destaca: “Durante os primeiros meses deste ano, houve a abertura das ruas de lazer (até agora são nove), que tem sido apontadas muito mais como uma plataforma política da Arena, do que um local de recreação e lazer propriamente dito” (O 1º ANO ..., 1976, p.12).

O contexto analisado permite perceber ainda a relevância de terem sido promovidas três ações direcionadas para o uso do espaço da rua. Fora os fatores operacionais e financeiros, que sem dúvidas contribuíram para a adoção desta estratégia, sobressai a intenção de reaproximar as pessoas da cidade, numa tentativa de transformar a imagem “fria” de São Paulo<sup>21</sup>. A ideia de “humanizar São Paulo”<sup>22</sup> aparece tanto no discurso do prefeito como nas falas do secretário Caio Pompeu de Toledo, indício de que a atuação da Secretaria Municipal de Esportes, nesta conjuntura, estava alinhada à agenda da prefeitura.

Durante a inauguração de nova Rua de Lazer na Zona Sul, em março de 1976, um dos políticos presentes<sup>23</sup> chegou a afirmar que o programa representava “um retorno às origens de São Paulo, quando as ruas pertenciam ao povo e não aos automóveis” (AS CRIANÇAS ..., 1976, p.8). Sobre este conflito, crescente à época, Nishikawa (1984, p.10) observa que:

com a intensificação do tráfego mecânico, o sentido tradicional do logradouro público como local de livre acesso e de uso espontâneo deixou de existir em muitos espaços livres públicos das vizinhanças residenciais paulistanas. Passou-se a dar maior ênfase a otimização da fluidez do tráfego de veículos motorizados através desses espaços, aumentando-se a velocidade e procedendo-se a diferenciação funcional dos espaços urbanos, rompendo a continuidade e manutenção de seus usos na escala do pedestre e desta forma, retirando-lhes o seu significado humano mais relevante.

A autora entende que, nesse processo, “tende-se a diminuir as condições espaciais favoráveis a integração e ao desenvolvimento social em benefício da velocidade e da eficiência das funções urbanas setoriais.” (NISHIKAWA, 1984, p.10).

Nota-se que no caso das Ruas de Lazer, o movimento de reaproximar as pessoas da cidade proposto pela gestão municipal é reforçado pela própria lógica de funcionamento da medida, sujeita ao interesse e envolvimento da população desde a implantação até o uso efetivo da rua cadastrada. A dimensão participativa deste programa é justamente o fator que condiciona seu sucesso ou insucesso, conforme demonstram os estudos de Nishikawa (1984) e Costa e Sampaio (2015). Tais trabalhos revelam ainda outros aspectos que são relevantes para compreensão das Ruas de Lazer e contribuem para a leitura das políticas propostas posteriormente, portanto, serão aprofundados no item a seguir.

---

21 Em fevereiro de 1976, o secretário Caio Pompeu de Toledo declarou à Folha de São Paulo: “É necessário mudar a imagem de que São Paulo é uma selva de pedra, sem locais destinados ao esporte e ao lazer [...]” (DUAS ..., 1976, p.13).

22 De acordo com a Folha de São Paulo, na ocasião de inauguração de uma praça no bairro do Bom Retiro, “[...] o prefeito Olavo Setúbal reiterou seu propósito de ‘humanizar São Paulo’, afirmando que tenciona das áreas verdes e de lazer a todos os bairros da capital [...]” (SETÚBAL ..., 1976, p.27).

23 O secretário dos Negócios Extraordinários da Prefeitura, Cláudio Lembo.



**Figura 4** Corrida de saco na Rua de Lazer, abril de 1976. Foto: Acervo Estadão



**Figura 5** Meninas pulam corda na Rua de Lazer, junho de 1978. Foto: Rolando de Freitas / Estadão.

## Ruas de Lazer e experiências da PMSP nos anos 2000

Segundo Nishikawa (1984, p. 32), entre fevereiro de 1976, data que marca o início do programa, e outubro de 1978, foram feitas várias solicitações para implantação de Ruas de Lazer. Destas, 188 foram oficialmente atendidas, porém, na ocasião do início dos levantamentos realizados para a sua pesquisa, em janeiro de 1979, apenas dois terços apresentavam usos aos domingos<sup>24</sup>.

Pouco tempo antes, em maio de 1977, o jornal O Estado de São Paulo afirmou que o “Plano das Ruas de Lazer já não existe na cidade”. Mas, ao contrário do exposto pelo título, a notícia tratava da desativação de 28 ruas cadastradas no programa, deixando claro que 69 Ruas de Lazer ainda permaneciam ativas. O desinteresse dos moradores foi o principal motivo apontado para a desativação dessas ruas. De acordo com a reportagem, os próprios residentes apontaram ainda a “falta de tempo” e declararam preferir passar os finais de semana fora de casa, ou seja, fora do bairro onde moravam. Somente um caso específico foi destacado, uma rua da Zona Sul onde os moradores pediram a interrupção da Rua de Lazer em razão da “péssima frequência que começou a se registrar no local” (PLANO ..., 1977, p.18).

Os levantamentos de campo e entrevistas realizados por Nishikawa (1984) demonstraram que os espaços livres eram pouco aproveitados para atividades de lazer no período, tanto cotidianamente como aos finais de semana. Nesse sentido, observou que o programa Ruas de Lazer contribuiu para que as pessoas os utilizassem mais:

Na ocasião em que foi feita a pesquisa, cerca de dois terços das áreas de estudo funcionavam como ruas de lazer. Com o funcionamento destas ruas, 43,3% das pessoas envolvidas passaram a incluir a rua de lazer nos seus programas dominicais. Dentre essas pessoas um número bastante significativo, correspondente a 33,4% das pessoas só utilizavam o espaço livre da rua de lazer aos domingos. (NISHIKAWA, 1984, p.89)

Ainda assim, a autora se posiciona criticamente em relação ao programa, afirmando que apesar de reforçar “a importância de promover o uso dos espaços livres junto as habitações para o lazer” o Ruas de Lazer “teve seu mérito só como uma medida de emergência ou conjuntural de promoção de lazer junto a população paulistana, onde se faz sentir a carência de espaços livres de uso coletivo.” (NISHIKAWA, 1984, p.89). Tal argumento alinha-se com as opiniões expressas nos jornais da época, que classificavam a iniciativa como temporária e insuficiente para solucionar o problema da falta de espaços livres em São Paulo.

Naquele momento, conforme indicado por Nishikawa (1984, p.90), as Ruas de Lazer que se mantiveram ativas por mais tempo foram aquelas em que havia motivação do grupo de moradores na manutenção das atividades e interesse de todos os usuários em manter o espaço para o uso coletivo. Em alguns casos, a coordenação local atuava para organizar as atividades em setores específicos da rua, utilizando pinturas no asfalto, produzindo brinquedos infantis desmontáveis ou até através da criação de jornais impressos para

---

<sup>24</sup> Por esse motivo, seu estudo foi baseado na análise 94 ruas, selecionadas dentre os dois terços que apresentavam atividades (NISHIKAWA, 1984, p.23-24).

distribuição entre os frequentadores da rua. Observa-se que ao mesmo tempo em que se buscava organizar as atividades da Rua de Lazer, tais ações também eram formas de controlar o uso do espaço, designando áreas mais adequadas — no julgamento daqueles responsáveis pela gestão da Rua de Lazer — para as diferentes categorias de atividade. Os jornais impressos, além de servir como meios de comunicação entre a comunidade local, tinham intenção de disciplinar os comportamentos na Rua de Lazer, funcionando como guias de boas práticas (NISHIKAWA, 1984, p.92).

Mais recentemente, em levantamento realizado entre 2013 e 2014, foi constatado que 69% (727) das ruas oficialmente cadastradas no programa não funcionavam efetivamente como Ruas de Lazer (COSTA; SAMPAIO, 2015, p.50). Verificou-se ainda que das 331 (31%) ruas em que foram observadas atividades aos domingos, apenas 138 eram usadas regularmente. A pesquisa conseguiu localizar 1060 ruas dentre as 1078 ruas que constavam nos cadastros da Secretaria Municipal de Esportes e Lazer (SEME) naquele período (COSTA; SAMPAIO, 2015).

Tal como indicado na reportagem de 1977, mais uma vez o principal motivo apontado pelos moradores para a inefetividade das Ruas de Lazer foi a falta de interesse e envolvimento da comunidade local (COSTA; SAMPAIO, 2015, p.51). Opinião similar também já havia sido identificada na análise realizada por Nishikawa, na década de 1980. Parte dos entrevistados que se declararam desfavoráveis à medida consideravam que havia desorganização e falta de ou má coordenação das Ruas de Lazer (NISHIKAWA, 1984, p.75).

A última pesquisa serviu de base para a reavaliação e atualização do programa. Assim, em 2014, as Ruas de Lazer passaram a ser regulamentadas pelo Decreto nº 55.684<sup>25</sup>, a partir do qual ficou estabelecida a necessidade de revisão anual do Cadastro das Ruas de Lazer por cada Conselho da Rua de Lazer<sup>26</sup>, obedecendo aos prazos estabelecidos pelo Decreto. Atualmente, a SEME mantém a listagem de ruas participantes atualizada e disponível para consulta no site das Ruas de Lazer<sup>27</sup>.

Costa e Sampaio (2015, p.51) argumentam que a questão da falta de envolvimento dos moradores, indicada como maior revés para o bom funcionamento das Ruas de Lazer, “reitera a necessidade da SEME promover ações que estimulem as pessoas a retomar o espaço público mais próximo de suas residências, as suas ruas, como áreas de lazer”. Nesse sentido, o Decreto nº 55.684 de 2014 prevê, além da formação do Conselho da Rua de Lazer<sup>28</sup>, a realização de encontros<sup>29</sup> para discussão e avaliação do programa com a participação de

---

25 De 12 de novembro de 2014 e que revoga o Decreto nº 38.872 de 21 de dezembro de 1999 que até então regulamentava a Lei nº 12.264 de 11 de dezembro de 1996, primeiro instrumento de regulação do programa, promulgado após 20 anos de sua existência.

26 Conforme o Art. 4º do Decreto nº 55.684 de 12 de novembro de 2014: “As Ruas de Lazer deverão obrigatoriamente contar com um Conselho da Rua de Lazer, que será responsável pelo gerenciamento da área e por zelar pela preservação da sinalização móvel e dos materiais destinados às atividades que serão desenvolvidas”. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-55684-de-12-de-novembro-de-2014#correlacionadas>>. Acesso em: 4 out. 2021.

27 Disponível em: <[https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/esportes/ruas\\_de\\_lazer/index.php?p=287672](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/esportes/ruas_de_lazer/index.php?p=287672)>. Acesso em: 4 out. 2021.

28 Figura que já era prevista no primeiro decreto que estabeleceu as normas de funcionamento das Ruas de Lazer (Decreto nº 38.872 de 21 de dezembro de 1999).

29 Conforme Art. 15º do Decreto nº 55.684 de 12 de novembro de 2014: “A Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação promoverá ações, encontros, oficinas ou atividades similares para os conselheiros, supervisores de



**Figura 6** Jovens jogam vôlei na Rua de Lazer enquanto vizinhos observam sentados nas calçadas, março de 1977. Foto: Oswaldo Palermo / Estadão.



**Figura 7** Jogo de vôlei na Rua Maria José, Rua de Lazer localizada na Bela Vista, em 2019. Redes de vôlei, traves de futebol e bolas estão entre os equipamentos do kit fornecido pela Prefeitura para as Ruas de Lazer. Foto: Edgar Bueno / Coletivo Cinequebrada.

representantes da SEME, membros dos conselhos e demais interessados. Embora se tenha notícia da realização de tal medida<sup>30</sup>, não houve divulgação de seus possíveis resultados.

Em 1981, O Estado de São Paulo afirmou que Ruas de Lazer “não deram certo” e que “o dia de lazer se transformou em obrigação de divertimento, e a irritação dos moradores, que precisavam acordar cedo para retirar seus carros da rua, superou a expectativa de diversão” (FALTA ..., 1981, p.28). Para reforçar o argumento, a notícia relata que restavam apenas nove Ruas de Lazer em atividade, das 75 que haviam sido registradas no começo daquela gestão. Uma vez considerado ruim o desempenho das Ruas de Lazer, a Prefeitura se dedicava a um novo programa denominado Domingo Feliz. Esta proposta contava com “uma equipe de estagiários em Educação Física”, segundo divulgado, que monitoravam os participantes nas atividades.

Ao longo dos anos, outros programas similares surgiram, adotando a mesma estratégia de promover atividades programadas com o auxílio de profissionais para orientar a população (Quadro 1). Simultaneamente, o programa Ruas de Lazer continuou em atividade, porém com pouca visibilidade na mídia, nos meios de comunicação da gestão municipal, ou mesmo como objeto de pesquisa — ressalta-se o intervalo de 31 anos entre os estudos de Nishikawa e Costa e Sampaio.

Entre 2005 e 2009, de acordo com informações divulgadas pela PMSP<sup>31</sup>, 420 novas Ruas de Lazer foram criadas, chegando a um total de 920 vias cadastradas no programa. Durante esta época, várias notas de divulgação foram publicadas no site da Prefeitura, levando a crer que a equipe responsável pela sua coordenação se empenhava em aumentar o seu alcance<sup>32</sup>. Além disso, pouco tempo antes, em 2004, outras duas iniciativas da Prefeitura haviam sido introduzidas, o Domingo na Paulista e a Nossa Rua Sumaré<sup>33</sup>, desta vez levando a proposta de aproveitar espaços viários para o lazer para grandes avenidas, a Avenida Paulista e a Avenida Sumaré, respectivamente. Apesar de não haver vínculos entre os novos programas e as Ruas de Lazer, as mesmas eram frequentemente mencionadas em notícias relacionadas a estas experiências<sup>34</sup>.

---

esporte e demais interessados nas Ruas de Lazer para a divulgação de boas práticas, discussão de alternativas às diversas realidades existentes na Cidade, estimulando um processo participativo e transparente”.

30 Em abril de 2009 houve o “1º Encontro de Ruas de Lazer”, promovido pela SEME, segundo divulgado pela PMSP. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=120442>>. Acesso em: 4 ago. 2021. Já em 2010, foi realizado o “Dia da Oficina de Ruas de Lazer”, mais focado na formação dos cidadãos com a realização de cursos. Conforme divulgado em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=116226>>. Acesso em: 4 ago. 2021. Em novembro de 2019, o portal Acontece Agora! noticiou a realização do “VI Encontro Municipal de Ruas de Lazer de São Paulo”. Disponível em: <<https://aconteceagora.com.br/encontro-municipal-de-ruas-de-lazer-de-sao-paulo-discute-propostas-para-a-ampliacao-do-programa/>>. Acesso em: 16 dez. 2021.

31 Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=120441>>. Acesso em: 4 ago. 2021.

32 Como revela o depoimento de Dinéia Cardoso, uma das responsáveis pelas Ruas de Lazer na SEME: “O aumento do número de Ruas de Lazer na cidade é fundamental, já que permite que todos se socializem em um momento de recreação e lazer. A integração permite que se crie uma nova família”. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=120441>>. Acesso em: 4 ago. 2021.

33 Ambas as experiências serão abordadas em maior profundidade no próximo capítulo.

34 No anúncio do início do programa na Avenida Sumaré, por exemplo, são mencionadas as “mais de 400 ruas de lazer fechadas aos domingos” (SUMARÉ ...,2004, p.21). Embora nessa ocasião seja afirmado que a Sumaré será diferente das demais Ruas de Lazer existentes, logo após sua primeira edição a SEME diz que a avenida foi a “450ª via interditada pela secretaria” (ROMANELLI, 2004, p.27).

Posteriormente, já em 2010, foi iniciado o projeto Ruas de Brincar, com objetivo de “melhorar” e “incrementar”<sup>35</sup> as Ruas de Lazer. Além de promover diversas atividades abertas à população, a SEME pretendia envolver os usuários e os gestores das Ruas de Lazer para discutir possíveis melhorias ao programa. Após breve período de atividade, o Ruas de Brincar foi substituído por outra iniciativa denominada Polos de Brincar. A partir de março de 2012, 29 localidades, entre ruas e praças da cidade, receberam as atividades do programa. Ao contrário das Ruas de Brincar, que tinham caráter itinerante, os Polos de Brincar ocorriam todos dos domingos nos endereços participantes.

Observa-se que em relação a sua distribuição no território, as Ruas de Lazer, as Ruas de Brincar e os Polos de Brincar têm em comum a predominância de logradouros localizados em áreas periféricas de São Paulo<sup>36</sup> (Mapas 01 a 03).



**Figura 8** Rua de Brincar na Praça Jaguamitanga, Vila Curuçá - Zona Leste, em julho de 2011. Sob a tenda, as monitoras vestem camiseta laranja e vê-se os jogos de tabuleiro e de montar, bolas, cordas, bambolês e outros equipamentos disponíveis. Fonte: SEME.

35 Conforme divulgado pela SEME. De agosto a novembro de 2010 foram realizadas 10 edições em diferentes Subprefeituras da capital. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=117529>>. Acesso em: 4 ago. 2021.

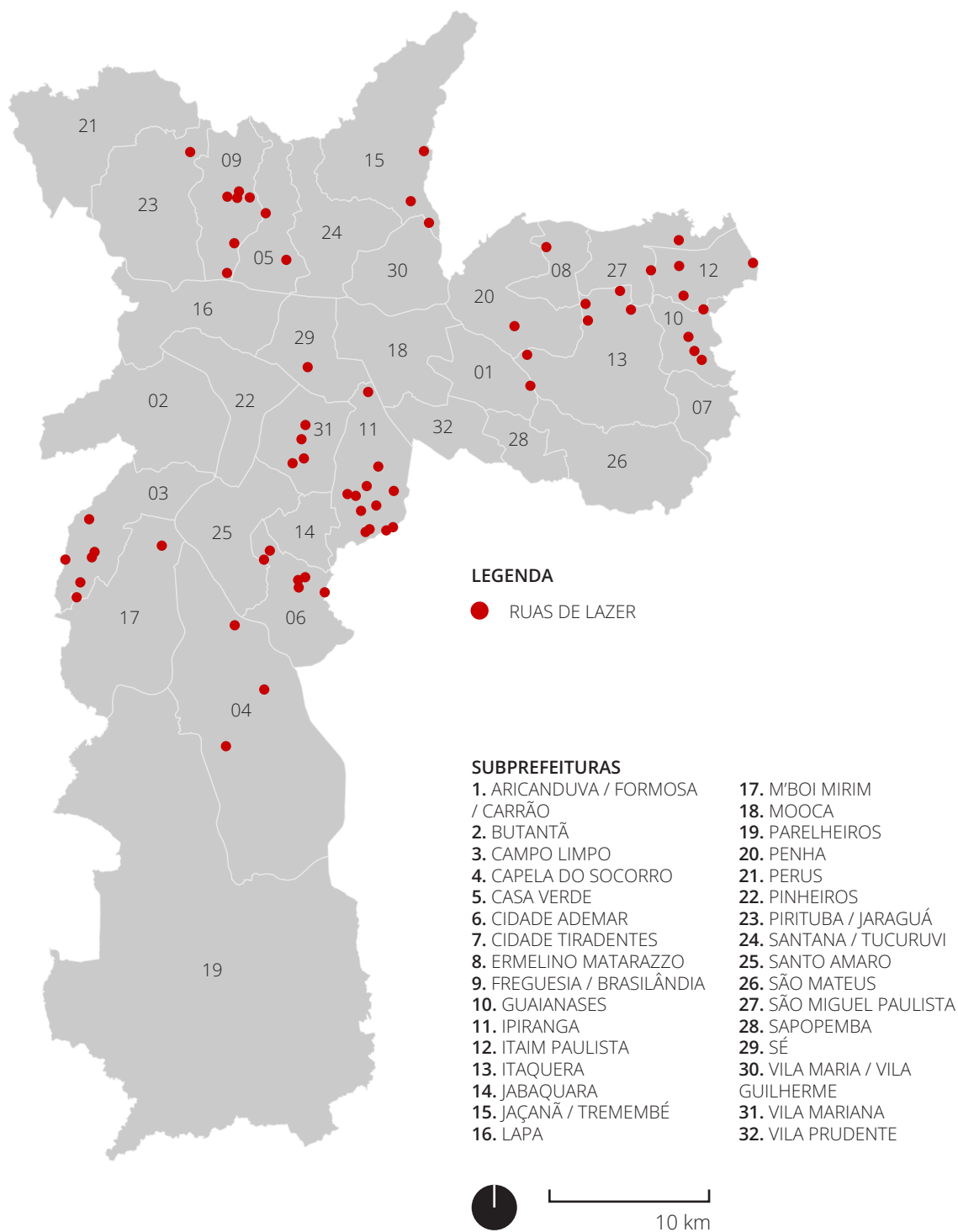
36 Desde que começou a ser implantado, em 1976, o programa Ruas de Lazer tinha intenção de atingir os bairros mais afastados da região central. No recorte analisado por Nishikawa (1984), 61,7% das ruas estavam localizadas em áreas cuja renda mediana familiar era inferior à renda mediana do Município de São Paulo. Desta forma, a pesquisa destaca a predominância das Ruas de Lazer em zonas periféricas do município, sobretudo nas Zonas Leste e Norte. A autora ainda chama a atenção para a ausência de áreas de estudo nos bairros jardim, de renda mais elevada, onde não houve solicitações para implantação de Ruas de Lazer (NISHIKAWA, 1984, p.33).



**Figura 9** Primeira edição do Polo de Brincar na Rua Sandália Cor de Prata, localizada em São Mateus, em março de 2012. Além dos equipamentos infláveis, havia áreas para jogos de tabuleiro e videogames. Fonte: PMSP.

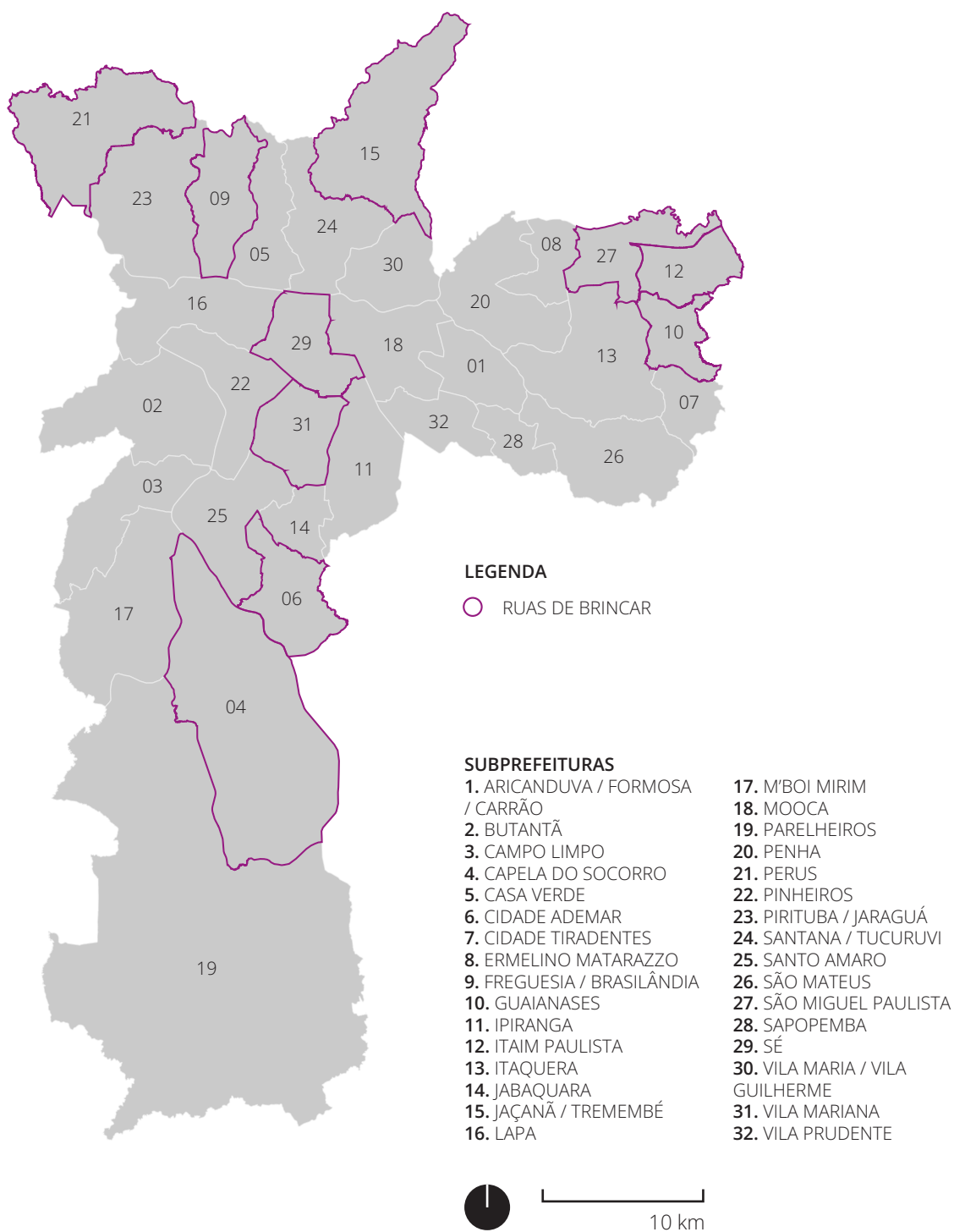


**Figura 10** Crianças brincam de futebol aquático no equipamento inflável montado no Polo de Brincar da Rua Sandália Cor de Prata, São Mateus, em março de 2012. Fonte: PMSP.



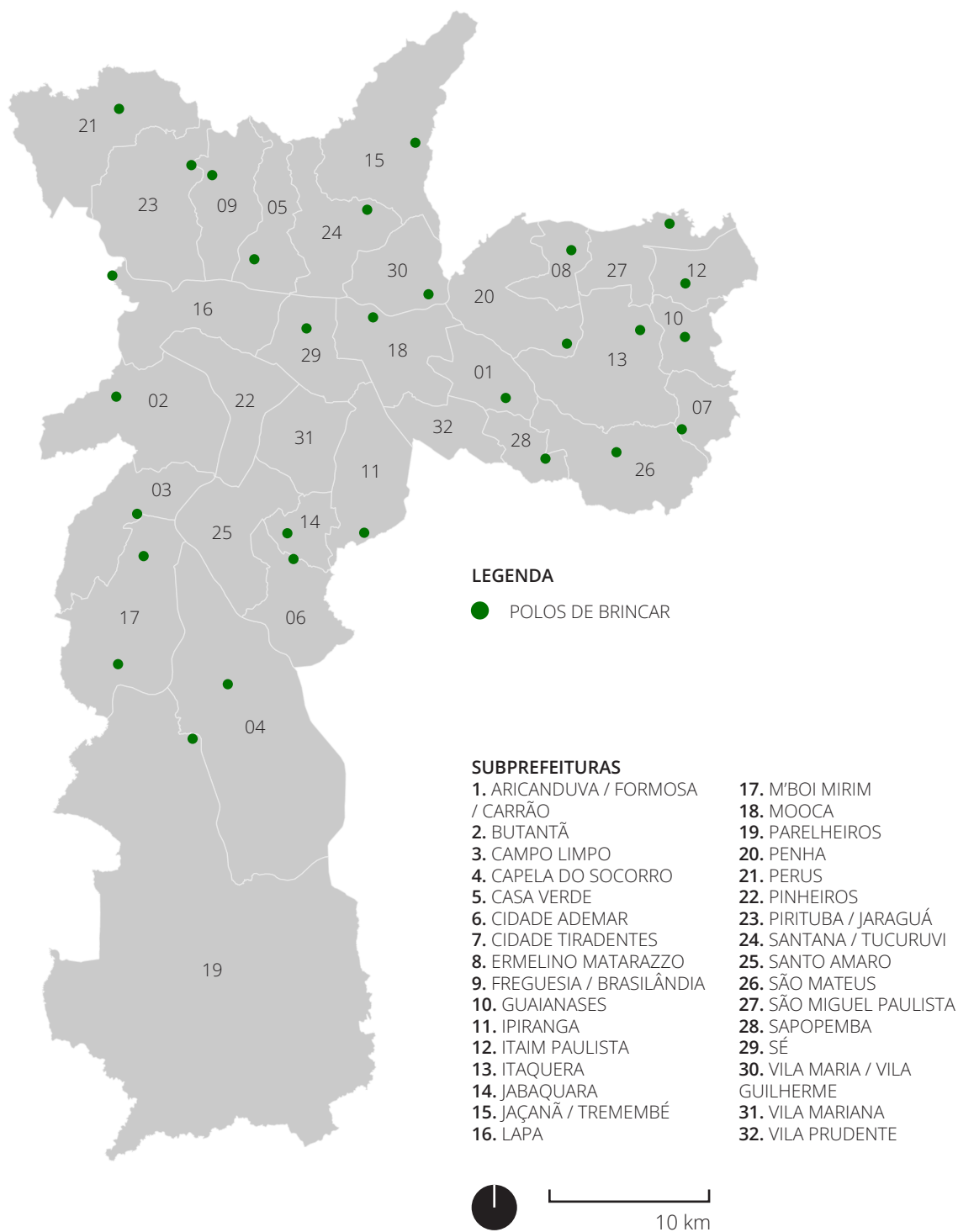
Localização das Ruas de Lazer ativas até novembro de 2021 por Subprefeitura. Do total de 62 ruas beneficiadas pelo programa, 12 estão localizadas na Subprefeitura do Ipiranga. Cidade Ademar e Freguesia / Brasilândia contam com 6 ruas participantes cada; tanto a Subprefeitura de Campo Limpo como a de Itaquera têm 5 ruas de lazer. Das 32 Subprefeituras, 14 não apresentam Ruas de Lazer. Verifica-se maior concentração de Ruas de Lazer nos bairros periféricos de São Paulo, principalmente os predominantemente residenciais, o que reforça o caráter local do programa. É importante ressaltar que todos os endereços são indicados por iniciativa dos moradores do trecho de rua em questão.

**Mapa 01: Ruas de Lazer**



Destaque para as 10 Subprefeituras que receberam edições do programa Ruas de Brincar entre agosto e novembro 2010: Capela do Socorro, Cidade Ademar, Guainases, Freguesia / Brasilândia, Itaim Paulista, Jaçanã / Tremembé, Perus, São Miguel Paulista, Sé e Vila Mariana.

## Mapa 02: Ruas de Brincar



Localização das ruas e praças que receberam o programa Polos de Brincar em 2012. Os endereços participantes eram fixos e as atividades eram realizadas sempre aos domingos. Apenas as Subprefeituras de Pinheiros, Santo Amaro, Sapopemba e Vila Mariana não foram beneficiadas com esta iniciativa.

**Mapa 03: Polos de Brincar**

Recentemente, com a implantação da Paulista Aberta e posterior criação do programa Ruas Abertas, as Ruas de Lazer voltaram a ter atenção na mídia<sup>37</sup> e verificou-se o aumento do número de ruas que integram o programa, de 19 em 2016<sup>38</sup> para 62 em novembro de 2021<sup>39</sup>. Em setembro de 2019, mesmo com estes dois programas em atividade, a Prefeitura anunciou a realização do Rua da Gente<sup>40</sup>, em formato semelhante ao das Ruas de Brincar que ocorreram anos antes. Como observado por Armentano e Paim (2019), a mais nova iniciativa da SEME em parceria com outras secretarias municipais, fez referência tanto às Ruas de Lazer como às Ruas Abertas, apresentando-se como “evolução” dos programas anteriores, porém sem necessariamente relacionar-se com elas já que não houve aproveitamento das mesmas localidades, por exemplo.



**Figura 11** Edição do Rua da Gente na Rua Aida, Ipiranga, em novembro de 2019. Monitores conduzem brincadeiras infantis; tendas, tapetes no asfalto e equipamentos temporários setorizam as zonas por tipo de atividade. Fonte: IMELC.

37 Como a publicação do portal Metro “Além da Paulista: Veja onde estão as Ruas de Lazer de São Paulo” de fevereiro de 2019 e o texto do Blog SP a Pé, em julho de 2019, intitulado “Você sabe o que são as ‘ruas de lazer?’”. Disponível em: <<https://www.metroworldnews.com.br/foco/2019/02/08/alem-da-paulista-veja-onde-estao-as-ruas-de-lazer-de-sao-paulo.html>> e <<https://spape.blogosfera.uol.com.br/2019/07/29/voce-sabe-o-que-sao-ruas-de-lazer/>>. Acesso em: 30 dez. 2021.

38 De acordo com o jornal SPTV, em 15 de agosto de 2016. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/5236339/>>. Acesso em: 30 dez. 2021.

39 Cf. nota 1.

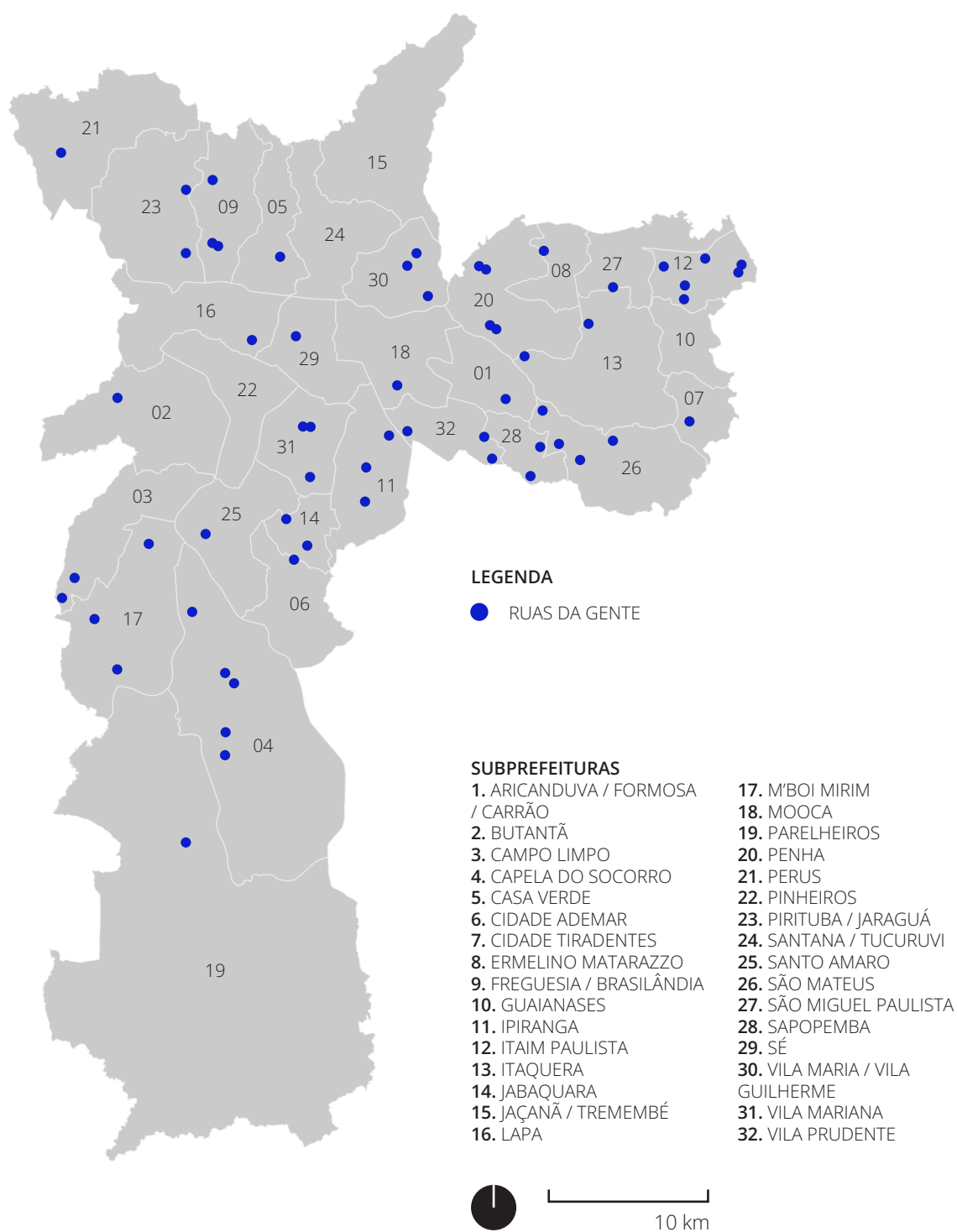
40 Estava prevista a realização de 320 edições entre 2019 e 2020, aos sábados e domingos em todas as regiões de São Paulo, com foco nas áreas periféricas. Até março de 2020 houveram ações do Rua da Gente, após esse período acredita-se que o programa foi suspenso em razão da pandemia de COVID-19. Ver: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-de-sao-paulo-lanca-o-programa-rua-da-gente>> e <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/rua-da-gente-veja-a-galeria-de-fotos-da-acao-no-campo-limpo>>. Acesso em: 30 dez. 2021.



**Figura 12** População acompanha aula de ginástica / dança na Rua da Gente realizada na Subprefeitura de Santana / Tucuruvi, em novembro de 2019. Fonte: IMELC.



**Figura 13** Palco de apresentações e, ao fundo, tenda de atividades na Rua da Gente realizada na Praça do Samba, em Perus, em setembro de 2019. Fonte: PMSP.

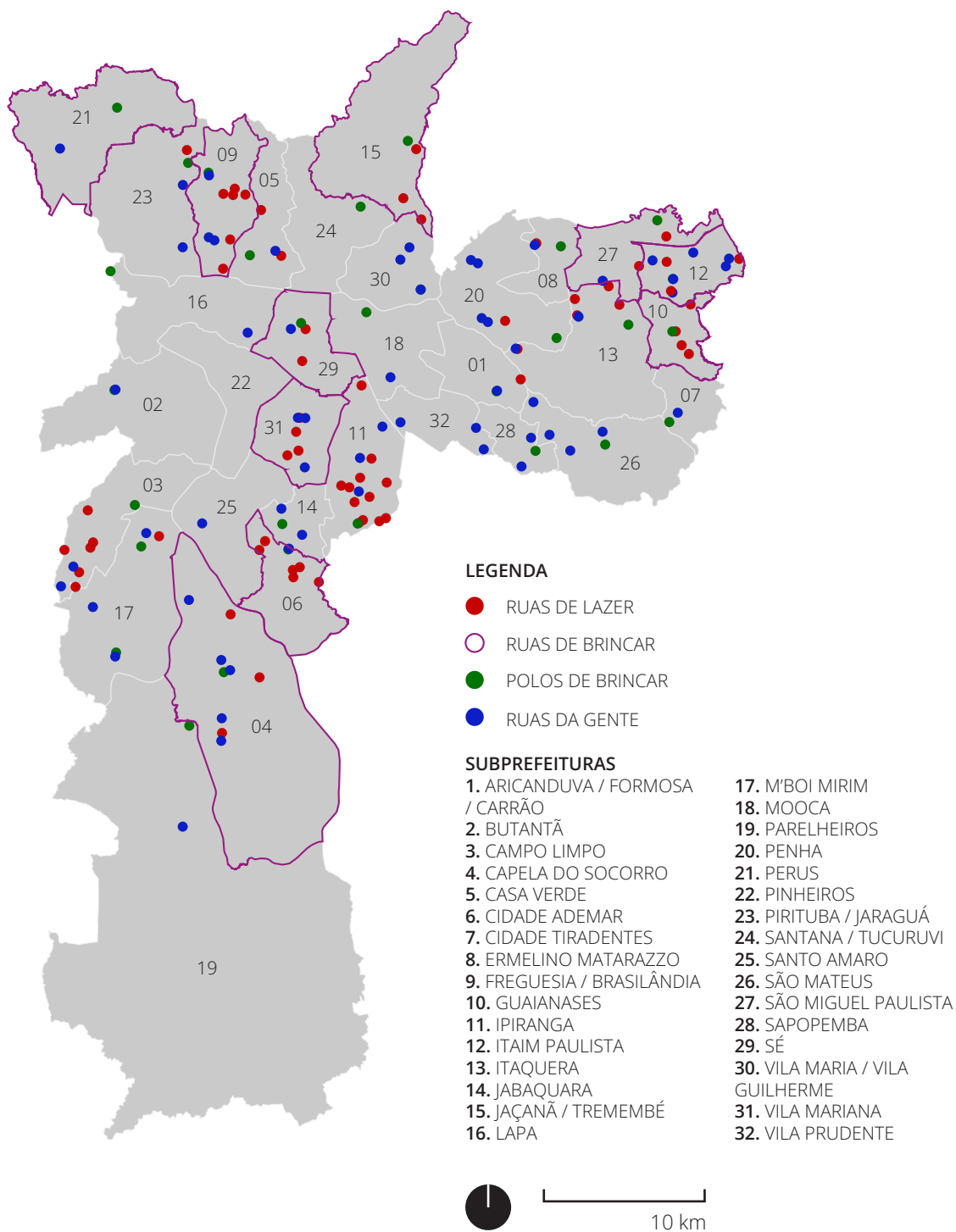


Entre setembro e dezembro de 2019 foram realizadas 60 edições do programa Rua da Gente em 27 Subprefeituras da capital. Neste período, aconteceram 6 edições na Subprefeitura do Itaim Paulista e 5 em Capela do Socorro, Penha e São Mateus. Observa-se maior concentração de áreas beneficiadas nas Zonas Sul e Leste de São Paulo. Apenas as Subprefeituras de Casa Verde, Cidade Ademar, Guaianases, Jaçanã / Tremembé e Pinheiros não tiveram ocorrência de eventos do Rua da Gente durante os referidos meses.

## Mapa 04: Rua da Gente

**Quadro 1 - Programas promovidos pela PMSP nos anos 2000**

NOME	ANO	AGENTE	DIAS / HORÁRIOS	OBJETIVOS / ATIVIDADES
Domingo na Paulista	2004	Anhembi Turismo e SEME	domingos das 7:00 às 14:00	<p>“criar uma opção de entretenimento e lazer gratuito para a população paulistana”</p> <p>Atividades: apresentações (teatro, música), prática de exercícios físicos, lúdicas.</p> <p>Monitores: Sim (aulas).</p> <p>Estruturas temporárias: palcos, gradis para setorização, ônibus brinquedoteca.</p>
Nossa Rua Sumaré	2004	SEME	domingos das 7:00 às 14:00	<p>“proporcionar ao pedestre grandes espaços livres”.</p> <p>Atividades: prática de exercícios físicos, lúdicas.</p> <p>Monitores: Sim (aulas).</p> <p>Estruturas temporárias: palcos, tendas e banheiros químicos.</p>
Domingos de Lazer - Encontros com a Cidade (Avenidas Paulista e Sumaré)	2005	SEME, SPTuris e outras Secretarias	domingos das 7:00 às 14:00	<p>“identificar e revitalizar áreas públicas que possam abrigar atividades aos finais de semana”</p> <p>Atividades: físicas e recreativas.</p>
Ruas de Brincar	2010 2011	SEME	domingos das 10:00 às 16:00	<p>“fomentar as ações desenvolvidas nas ruas de lazer e despertar a criatividade.”</p> <p>Atividades: físicas, esportivas, recreativas e sócio-culturais.</p> <p>Monitores: Sim.</p> <p>Estruturas temporárias: equipamentos infláveis, tabuleiros e tendas.</p>
Polos de Brincar	2012	SEME	domingos das 10:00 às 17:00	<p>“Proporcionar a reapropriação do espaço público, para a realização de atividades físicas, esportivas, lúdicas, recreativas e seus desdobramentos”</p> <p>Atividades: físico-recreativas.</p> <p>Monitores: Sim</p> <p>Estruturas temporárias: equipamentos infláveis, jogos de tabuleiro, banheiros químicos, Base Comunitária Móvel da Polícia Militar e ambulâncias</p>
Rua da Gente	2019	SEME e Secretaria da Cultura e Relações Sociais	sábados e domingos das 9:00 às 18:00	<p>“Estimular a ocupação do espaço público com atividades esportivas e brincadeiras gratuitas”.</p> <p>Atividades: esportivas, prática de exercícios físicos, lúdicas e culturais.</p> <p>Monitores: Sim</p> <p>Estruturas temporárias: tendas, palcos e equipamentos infláveis.</p>



A sobreposição das localidades beneficiadas pelos quatro programas mostra ausência de todas as iniciativas apenas na Subprefeitura de Pinheiros. Em Santana / Tucuruvi houve ocorrência somente do programa Polos de Brincar e no Butantã só aconteceram edições do Rua da Gente. De forma geral, todos os programas cumpriram a premissa de dar enfoque aos bairros periféricos da capital. Com exceção das Ruas de Lazer, a definição dos endereços onde ocorream os demais programas foi de responsabilidade da gestão municipal.

**Mapa 05: Sobreposição dos programas Ruas de Lazer, Ruas de Brincar, Polos de Brincar e Rua da Gente**

Nota-se que, em diferentes momentos, a atuação da PMSP e suas secretarias optou pela criação de novos programas antes de avaliar e possivelmente expandir programas existentes, como as Ruas de Lazer. Embora houvesse o esforço de buscar novas abordagens para incentivar a participação da população, percebe-se a tendência de utilizar a mesma estrutura, baseada na organização de eventos com programação definida e com o apoio de monitores ou profissionais responsáveis pelas atividades oferecidas. O período de duração deste tipo de iniciativa tende a ser mais curto, já que, em geral, o investimento e, principalmente, o nível de organização exigidos são maiores. Ainda assim, verifica-se que esta abordagem tende a ser retomada por diferentes gestões municipais, pois, a curto prazo, os impactos causados são mais expressivos.

Este procedimento acaba por suprimir a importante e necessária avaliação dos programas municipais vigentes, resultando na descontinuidade de algumas experiências ou ainda na sobreposição de medidas similares, o que contribui pouco para transformações de médio e longo prazo. Destaca-se ainda, em todas as experiências estudadas, a falta de diálogo com a população. O envolvimento dos cidadãos nos processos de decisão e, sobretudo, no acompanhamento dos programas municipais poderia contribuir para a adoção de abordagens mais aproximadas aos modos de vida (MAGNANI, 2018) de cada local e assim extrapolar as noções preconcebidas de lazer<sup>41</sup>, sempre limitadas a um conjunto de atividades que não necessariamente correspondem à realidade dos moradores.

---

41 Como propõe Magnani (2018, p.26) "identificar e descrever modos de vida atuais — assim, no plural — que sustentam e supõem diferentes modalidades de organizar o que parece ter um sentido unívoco: trabalho, lazer, tempo livre, tempo obrigatório". Nesse sentido, a observação em campo se faz fundamental, pois é capaz de revelar "modalidades simples e tradicionais, sem a sofisticação das últimas novidades da indústria do lazer, mais vinculadas ao modo de vida e imersas no cotidiano dessa população. E, analisando mais de perto as motivações que subjazem a essas formas de lazer, verificou-se que seu alcance ia muito além da decantada necessidade de reposição das forças despendidas durante a jornada de trabalho [...]" (MAGNANI, 2018, p.28).



## 4. Avenida Paulista: experiências anteriores

Uma das avenidas mais importantes de São Paulo, a Avenida Paulista passou por diversos processos de transformação desde a sua inauguração, em 1891<sup>1</sup>. Inicialmente concebida como eixo central de novo bairro de elite, ao longo dos anos, a via se transformou num moderno centro financeiro e cultural que cresceu juntamente com a cidade. Considerada o símbolo<sup>2</sup> de São Paulo, esta posição privilegiada garantiu à avenida qualidade urbana singular, acessibilidade por meios de transporte públicos e privados e grande visibilidade que contribuíram para sua consolidação como principal espaço de manifestações públicas na cidade<sup>3</sup>.

---

1 Os processos históricos de conformação e transformação da Avenida Paulista estão contidos em vasta literatura e estudos específicos que serviram de base para a elaboração do projeto de pesquisa de mestrado e para o desenvolvimento da investigação. Para esta dissertação optou-se por focar nos eventos que considerou-se mais relevantes para a compreensão do objeto de estudo proposto, o programa Paulista Aberta e as transformações recentes importantes para análise contextual de sua implantação.

2 No início da década de 1990, como reação ao processo de esvaziamento da avenida com a transferência dos investimentos imobiliários privados para o eixo do Rio Pinheiros, foram promovidas campanhas como a “Eleja São Paulo”, iniciativa do Banco Itaú e da Rede Globo, na qual a Avenida Paulista foi eleita como símbolo da cidade, num esforço de manter, neste período de iminente decadência o “pretígio simbólico” da via (SHIBAKI, 2007, p. 19).

3 Sobretudo a partir da década de 1980. Pallamin (2013, p. 104) ressalta o momento de grave crise econômica legado pelo governo militar em seus últimos anos e como o período marca grandes transformações na avenida que perduram até os dias de hoje. Frúgoli Jr. (2000, p. 140) aponta para o fortalecimento dos movimentos populares que ocupavam a avenida com protestos e manifestações na década de 1990 a partir de dados da CET: “entre junho de 1992 e maio de 1993, ocorreram em São Paulo 287 manifestações, sendo que 53 delas (18,4%) na Paulista”.

Conforme destacado por Shibaki (2007), já nos primeiros anos de existência a Avenida Paulista passou a abrigar festejos como o curso do carnaval<sup>4</sup> e corridas de automóveis, atividades típicas das classes ricas, mas configurou-se também como destino de passeio mesmo entre os pobres (SHIBAKI, 2007, p.10-11). Com o passar do tempo, a avenida estabeleceu-se como principal lugar para realização de grandes eventos, tais como a tradicional Corrida Internacional de São Silvestre, iniciada em 1924, a festa de Réveillon e a Parada do Orgulho LGBTQIA+ — ambas desde a década de 1990 — que continuam a ser realizados todos os anos. Notadamente, para além de seu papel como eixo viário, a Avenida Paulista constitui um importante espaço de práticas socioespaciais.

Este capítulo pretende destacar experiências que, apesar de não terem influenciado diretamente a proposta da Paulista Aberta, a antecederam e suscitaram discussões semelhantes às observadas no processo de implantação e consolidação da mesma, sobretudo no que diz respeito às críticas e opiniões contrárias. Tratam-se de duas iniciativas homônimas, porém motivadas por questões diferentes e em momentos bastante distintos: o projeto Domingo na Paulista, ocorrido em 1982 por iniciativa da Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo em parceria com a Rede Globo<sup>5</sup> e o Domingo na Paulista, idealizado na gestão da prefeita Marta Suplicy (2001-2004) com edições realizadas em 2004 e 2005.

Antes de abordar especificamente estes dois casos, cabe lembrar que o “I Passeio a Pé da Cidade de São Paulo”, realizado em 1976, teve a Avenida Paulista como ponto de partida e chegada, adotando o tradicional percurso da Corrida de São Silvestre. Como destacado no capítulo anterior, na ocasião, a promoção da Secretaria Municipal de Esportes incorporou apresentações culturais buscando, além de incentivar a prática esportiva, aproximar os paulistanos da cidade. A exaltação do patrimônio localizado na Avenida Paulista fez parte deste esforço:

Os organizadores do passeio lembrarão, por exemplo, que a avenida Paulista foi a primeira artéria da cidade a receber pavimentação asfáltica, no ano de 1912. Serão mostradas também algumas das grandes mansões que ainda persistem, ex-residências aristocráticas do café, além de outros locais onde existiram outras, já demolidas, dando lugar a modernos edifícios comerciais ou residenciais.

No rol das reminiscências, serão lembrados os melhores tempos do Trianon com seus cursos domingueiros e carnavalescos, o fim da ‘belle époque’ paulistana [...]

Ainda na Paulista, será apontado o Sumitomo, um dos mais modernos e exóticos prédios da Capital e um dos pontos altos de nossa arquitetura. [...] (O PASSEIO ..., 1976, p.12)

Nota-se também que o evento mobilizou expressiva participação, de forma que “A avenida Paulista por exemplo, chegou a ser ocupada integralmente, do museu [MASP] até a rua Pamplona [...]”. (DEPOIS ..., 1976, p.29), extrapolando a intenção inicial de ocupar apenas uma das faixas do leito carroçável.

---

4 Desfile de automóveis conversíveis enfeitados para o carnaval, atividade típica entre a elite do início do século XX.

5 De acordo com O Estado de São Paulo, em nota publicada no dia 19 de setembro de 1982. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19820919-32985-nac-0048-999-48-not/tela/fullscreen>>. Acesso em: 17 dez. 2021.

Em 1982, foram realizadas edições do Passeio Ciclístico da Primavera e do Passeio a Pé<sup>6</sup> que, como as anteriores, foram promovidas pela Secretaria Municipal de Esportes. No mesmo período, o projeto Domingo na Paulista foi anunciado, desta vez por iniciativa da Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo. Segundo divulgado, a proposta estava relacionada à “política de preservação do patrimônio cultural<sup>7</sup> na Paulista, iniciada com o tombamento de alguns imóveis” (PAULISTA VAI ..., 1982, p.15).

Conforme apontado por Siqueira (2019, p.40), em junho daquele ano o Condephaat “abriu 32 processos de estudos para tombamento de edificações da Avenida Paulista” o que acarretou reações exacerbadas, incluindo a demolição de algumas mansões de um dia para o outro, logo após a divulgação da abertura dos processos pela mídia<sup>8</sup>. A complexa disputa incitada por tais eventos envolveu a participação do então secretário da Cultura João Carlos Martins que defendia o tombamento de dez imóveis localizados na avenida, mesmo após a definição do Condephaat de tomar apenas três<sup>9</sup>, em julho de 1982.

A análise desta conjuntura corrobora com o entendimento que o Domingo na Paulista foi uma tentativa da Secretaria da Cultura do Estado de manter a Avenida Paulista em evidência, possivelmente buscando o envolvimento e apoio da população no debate da preservação do seu patrimônio edificado. Na divulgação feita um dia antes da sua realização, afirma-se que o evento tinha o objetivo de “divulgar novos valores artísticos e incentivar a participação da comunidade em atividades culturais [...]”<sup>10</sup>.

Em 27 de setembro de 1982, a Folha de São Paulo publicou a cobertura do evento, realizado no dia anterior:

Sons e personagens estranhos invadiram, ontem, a avenida Paulista, conseguindo criar um mundo mágico que embelezou o frio concreto dos edifícios, coloriu o asfalto e inaugurou um novo espaço cultural e de lazer na cidade. Cerca de 20 mil pessoas participaram do ‘Domingo na Paulista’, uma promoção da Secretaria Estadual da Cultura, que conseguiu criar, com uma verba de Cr\$4 milhões, um grande bulevar entre as ruas Augusta e Itapeva, das 9 às 16 horas, livre do congestionado trânsito diário, longe do som das buzinas e da pressa costumeira do paulistano. (A AVENIDA ..., 1982, p.11)

6 O “5º Passeio Ciclístico da Primavera” ocorreu no dia 19 de setembro de 1982, com o percurso ampliado para 19 quilômetros de extensão (DOMINGO ..., 1982). Não foram encontradas informações sobre o Passeio a Pé, somente nota que indica a sua realização também em setembro de 1982 (PAULISTA ..., 1982).

7 Observa-se que em 1976, quando foi realizado o primeiro Passeio a Pé, a discussão sobre o tombamento de imóveis na Avenida Paulista já havia sido mencionada: “No caminho, a Secretaria de Esportes mostrará a todos alguns locais históricos e culturais e, para isso, já contratou um especialista no assunto. Será tomado todo cuidado para que se evitem comentários sobre os bens culturais que apesar de tombados, já foram demolidos por culpa do poder público.” (PASSEIO ..., 1976, p.31, grifo nosso).

8 Siqueira (2019) destaca ainda como a atuação da mídia contribuiu para ampliar a polêmica em torno dos possíveis tombamentos na Avenida Paulista, publicando informações incorretas, principalmente na constante confusão entre “levantamento” e “tombamento”.

9 A Casa das Rosas, o Casarão Franco de Mello e o Grupo Escolar Rodrigues Alves (SIQUEIRA, 2019).

10 Em nota publicada na Folha de São Paulo no dia 24 de setembro de 1982, destacando a programação do final de semana. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=8174&keyword=%22Domingo+na+Paulista%22&anchor=4208210&origem=busca&originURL=&pd=965e034fdc0a938b2c18f5efa3d78e25>>. Acesso em: 17 dez. 2021.

# A avenida Paulista é uma festa

Músicos e artistas populares, clássicos e exóticos abrem novo espaço cultural e de lazer

Sons e personagens estranhos invadiram, ontem, a avenida Paulista, conseguindo criar um mundo mágico que embelezou o frio concreto dos edifícios, coloriu o asfalto e inaugurou um novo espaço cultural e de lazer na cidade. Cerca de 20 mil pessoas participaram do "Domingo na Paulista", uma promoção da Secretaria Estadual da Cultura, que conseguiu criar, com uma verba de Cr\$4 milhões, um grande bulevar entre as ruas Augusta e Itapeva, das 9 às 16 horas, livre do congestionado trânsito diário, longe do som das buzinas e da pressa costumeira do paulistano.

A promoção vai prosseguir no próximo dia 10, com uma programação dedicada às crianças: corrida de monociclos, fanfaras, orquestras, malabaristas, acróbatas e 300 palhaços, além de uma nova atração: "Traga seu instrumento e venha tocar na avenida." Para o Natal a Secretaria da Cultura promete a apresentação de grupos folclóricos, reisados e pastoris do Nordeste.

**PRIMEIROS ACORDES**  
A fina névoa da manhã ainda não havia deixado o topo das árvores do Parque Siqueira Campos quando os



Os músicos medievais italianos apresentaram cantigas eróticas dos séculos 11 e 14.

**Figura 14** Reprodução da reportagem de 27 de setembro de 1982, dedicada ao Domingo na Paulista, sob o título "A avenida Paulista é uma festa". A publicação exalta a abertura de "novo espaço cultural e de lazer". Fonte: Acervo Folha de São Paulo.

Além das apresentações de grupos musicais e de teatro, houve uma feira de artesanato, discos e livros em frente ao Parque Trianon e a venda de comida ao longo do evento. De acordo com a reportagem da Folha, os moradores<sup>11</sup> do entorno se mostraram favoráveis à realização do Domingo na Paulista, porém, os antiquários da Feira de Antiguidades — realizada no vão do MASP aos domingos — reagiram de forma negativa, alegando que a promoção era prejudicial às vendas e incompatível com o público que costumava frequentar a feira<sup>12</sup>.

Pelo que foi divulgado no período, entende-se que a Secretaria da Cultura do Estado tinha intenção de realizar outras edições do Domingo na Paulista<sup>13</sup>, no entanto, não foi possível confirmar se elas chegaram a ocorrer, pois não foram encontradas mais notícias relacionadas após o evento de 26 de setembro de 1982.

11 Antes da realização do Domingo na Paulista, a Secretaria declarou que não houve consulta prévia aos moradores, alegando a dificuldade de fazer essa verificação e ainda considerando que "a Paulista não é propriedade de quem nela reside mas sim de toda comunidade" (PAULISTA VAI ..., 1982).

12 Na opinião do representante da Associação de Antiquários, o Domingo na Paulista deveria ser realizado na Praça da Sé, por se tratar de um evento popular. Alegou ainda que os fregueses da feira deixaram de frequentá-la naquele dia porque não era possível transitar pela Avenida Paulista e que o barulho era prejudicial à vizinhança. (A AVENIDA ..., 1982, p.11)

13 Logo antes da primeira edição do Domingo na Paulista, a Folha de São Paulo afirmou que a Secretaria pretendia realizar o projeto "mensalmente" e ainda buscava patrocinadores para apoiar as próximas edições (PAULISTA VAI ..., 1982, p.15). Após a ocorrência do programa, o mesmo jornal divulgou que estavam programadas novas edições, uma delas com data marcada para 10 de outubro de 1982, com temática voltada para as crianças e outra junto às comemorações de natal (A AVENIDA ..., 1982, p.11).

Passados vinte e dois anos desta primeira experiência, em 2004, a PMSP propôs um novo Domingo na Paulista, desta vez com organização da Anhembi Turismo e Eventos<sup>14</sup> em parceria com a SEME e a Associação Paulista Viva. A proposta consistia em interditar parte da Avenida Paulista, entre a Alameda Casa Branca e a Rua Peixoto Gomide, para a realização de atividades culturais e de lazer que seriam oferecidas gratuitamente para a população.

No dia 30 de maio de 2004 ocorreu o primeiro Domingo na Paulista, sobre o qual o jornal O Estado de São Paulo escreveu:

Em sua estréia, o Domingo na Paulista levou ontem 15 mil pessoas para a avenida-símbolo da capital. Das 9 às 14 horas, o trecho em frente do Masp, entre a Alameda Casa Branca e a Rua Peixoto Gomide, ficou interditado e se transformou numa rua de lazer, com atividades esportivas, artísticas, oficinas, ioga e até corte de cabelo, entre outras atrações.

A Prefeitura realizará mais três edições do Domingo na Paulista para depois decidir se adota o projeto em definitivo. As atrações serão renovadas a cada semana. Segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), o fechamento das vias próximas à Paulista não causou maiores transtornos aos motoristas, mas admitiu que houve uma pequena lentidão na região. (A AVENIDA ..., 2004, p.26)

## A avenida do trabalho, fechada para diversão

Atividades recreativas levaram 15 mil pessoas a trecho interdito da Paulista

IGOR GIANNASI

Em sua estréia, o Domingo na Paulista levou ontem 15 mil pessoas para a avenida-símbolo da capital. Das 9 às 14 horas, o trecho em frente do Masp, entre a Alameda Casa Branca e a Rua Peixoto Gomide, ficou interditado e se transformou numa rua de lazer, com atividades esportivas, artísticas, oficinas, ioga e até corte de cabelo, entre outras atrações.

Há apenas três meses em São Paulo, vinda de Uberlândia (MG), a empregada doméstica Maria Odete Silva Mendes, de 34 anos, gostou da diferença em relação à Paulista do dia-a-dia. "Em dia de semana aqui é uma loucura." O que mais a agradou foi o humor do grupo Jogando no Quintal. "O público foi muito participativo", contou o ator Márcio Ballas, intérprete de um palhaço no espetáculo.

A aposentada Maria Apare-



No lugar de trabalhadores correndo para o serviço, 15 mil paulistanos assistiram a atividades culturais e recreativas na frente do Masp

va e MPB, ele assistiu ontem pela primeira vez a um concerto de música clássica. "Sempre tive vontade de ouvir e estou gostando muito."

Os comerciantes Edson José da Silva, de 28 anos, e Marlene Guilger, de 30, moradores de Santo Amaro, zona sul, foram ao parque passar com o filho Vitor, de 4, como fazem todo fim de semana. O casal descobriu que a orquestra estava tocando já nos 20 minutos finais do concerto. "Acho que falta um pouco mais de divulgação", reclamou Silva. Apesar de tudo, gostaram do que ouviram. "Foi excelente", disse Marlene.

Festa alemã - A quinta edição da festa alemã do Brooklyn, na zona sul, a Meifest, reuniu no fim de semana pelo menos 100 mil pessoas de diversos bairros. O quadrilátero formado pelas Ruas Joaquim Nabuco, Princesa Isabel e Barão do Triunfo, foi fechado para dar espaço a 170 barracas com produtos artesanais e gastronômicos. Além da comida e dança típicas, a diversidade cultural deu o tom da festa: apresentaram-se

**Figura 15** Reprodução da matéria "A avenida do trabalho, fechada para diversão", publicada em 31 de maio de 2004. Na foto, o público assiste a uma das apresentações programadas para o evento na área em frente ao MASP. Fonte: Acervo Estadão.

14 Atual São Paulo Turismo (SPTuris), empresa oficial de turismo e eventos da cidade de São Paulo.

**ocio** *Usuários elogiam, comerciantes faturam menos e motoristas reclamam na primeira de quatro interdições da avenida*  
**Lazer na Paulista opõe público e feirantes**

SILVANA ARANTES  
 DA REPORTAGEM LOCAL

Transformada em picadeiro, a avenida Paulista ouviu o convite do palhaço João Grandão: "Vamos chegar, pessoal. A rua é nossa". O volume de público ainda não era respeitável, com o termômetro em 17°C, às 10h30 de um nublado domingo —o primeiro de quatro previstos em que a mais famosa via da cidade terá o trânsito interditado, da alameda Casa Branca à Feixoto Gomide, para selar atividades culturais e recreativas gratuitas, das 9h às 14h.

Mas quem passava por ali atendeu ao chamado do palhaço e parou para ver sua Cia. do Quintal. Como manda a tradição clounesca dos espetáculos de rua, alguns espectadores foram "escalados" para atuar, sem aviso prévio. É o caso do técnico em telecomunicações Alcides Sae de Oliveira, 47, que "interpretou", sem se vexar, um vaso sanitário, no ima-

evento, o presidente da Anhembi Turismo, Celso Marcondes, diz que "é real a preocupação com estacionamento", mas que esse "é um problema perfeitamente contornável, com o estabelecimento de convênios com estacionamentos próximos, por exemplo". Além do teatro, atividades como ioga, massagem, oficina de jardinagem e sala de leitura, entre outras, tiveram público total de 15 mil pessoas, na avaliação conjunta dos organizadores e da PM, que não registrou ocorrências.

"Alguém aqui precisa gastar energia", diz a auxiliar de enfermagem Cátia Dionísio dos Santos, 33, e aponta o filho João Luca, 4, explicando por que andou de sua casa, na rua da Consolação, até a Paulista. Cátia economizou duas conduções, que a levariam até o parque Ibirapuera, para o lazer de domingo, e aproveitou para atualizar o visual com os voluntários do salão Sobo, onde o corte custa R\$ 32. Ontem, saía em troca



Moradores de São Paulo praticam tai-chi-chuan no primeiro domingo da avenida Paulista fechada

**Tráfego é liberado em viadutos e na avenida do Estado**

DO "AGORA"

O trânsito da capital deve ganhar hoje um pequeno alívio. A prefeitura vai liberar o tráfego em quatro viadutos da região central e em um trecho da avenida do Estado. O complexo dos viadutos 25 de Março, Mercúrio e Antônio Nakashima, no Parque Dom Pedro, havia sido interditado em novembro do ano passado. Durante a reforma, os viadutos tiveram seus cabos de sustentação trocados e retificados. O asfalto foi trocado por concreto e os postes de iluminação foram substituídos. A obra custou R\$9,5 milhões.

**Figura 16** Reprodução da publicação da Folha de São Paulo de 31 de maio de 2004. A imagem mostra a prática de tai-chi-chuan, uma das atrações do Domingo na Paulista. Fonte: Acervo Folha de São Paulo.

A Folha de São Paulo apontou, além dos destaques da programação, as opiniões colhidas naquele dia. De acordo com a matéria de 31 de maio de 2004, o "engarramento causado pelo projeto da prefeitura" aborreceu os motoristas que afirmaram que "a interdição não havia sido suficientemente divulgada" (LAZER ..., 2004, p.C6). Mais uma vez, destacam-se as reclamações manifestadas pelos antiquários que, assim como ocorreu na promoção de 1982, se posicionaram contrários à proposta. Nota-se que os argumentos que apoiaram sua desaprovação foram muito próximos daqueles apresentados anos antes, consideravam que a iniciativa da PMSP era voltada para os "pobres" e que a interdição da via prejudicava o acesso de seus fregueses habituais, que iam à feira de carro.

Cabe ressaltar que esta provavelmente não era a reação esperada pela organização do programa visto que a existência da Feira de Antiquidades foi um dos fatores que contribuiu para a escolha do trecho que receberia o Domingo na Paulista: "O objetivo da Prefeitura é oferecer diversão e valorizar atrações como o Parque Trianon e a Feira de Antiquidades" (TRECHO ..., 2004, p.43) e ainda "o Domingo na Paulista, objetiva criar uma opção de entretenimento e lazer gratuito para a população paulistana, reunindo em um só trecho MASP, o Parque Trianon, a feira de antiguidades e de artesanato"<sup>15</sup>.

Dentre os entrevistados que estiveram na Avenida Paulista "transformada em picadeiro" naquele domingo e atenderam ao chamado "Vamos chegar, pessoal. A rua é nossa!" (LAZER ..., 2004, p.C6) as opiniões manifestadas foram favoráveis ao programa e às atrações oferecidas. Nas pesquisas realizadas pela organização durante a fase de testes do programa<sup>16</sup>, 86% dos participantes, entre frequentadores e moradores da região, consideraram o

15 Conforme publicado no boletim da Anhembi Turismo. Disponível em: <<https://www.spturis.com/comtur/arquivos/boletim-2004-05-06.pdf>>. Acesso em 23 dez. 2021.

16 Os primeiros quatro domingos, de 30/05 a 20/06/2004, que serviram como piloto do projeto.

Domingo na Paulista “ótimo e bom”, de forma que foi definida sua continuidade até o final daquele ano (DOMINGO ..., 2004, p.33).

Descontentes, os expositores da Feira de Artesanato chegaram a organizar um abaixo-assinado solicitando a suspensão do programa (DESFILE ..., 2004, p.28). Os membros da Sociedade Amigos e Moradores do Bairro de Cerqueira César (SAMORCC), por sua vez, também se posicionaram contra a realização dos eventos na Avenida Paulista e sugeriram que as atividades ficassem restritas ao Parque Trianon. Para estes moradores, a interdição de parte da avenida causava graves prejuízos ao trânsito<sup>17</sup> no entorno e por isso o Domingo na Paulista deveria ser revisto.

Apesar das tensões, a organização manteve a decisão de prosseguir com a realização do programa sem alterar o seu formato original. Entre maio e dezembro de 2004 foram realizadas 23 edições do Domingo na Paulista, sempre com temas e atrações diferentes e participação de cerca de 30 mil pessoas a cada domingo<sup>18</sup>.

Em resposta às críticas enviadas por escrito ao jornal O Estado de São Paulo, Celso Marcondes, presidente da Anhembi Turismo, reforçou os objetivos do programa de “criar opções de lazer gratuito e de qualidade à população, com prioridade para o pedestre que, de segunda a segunda, é preterido pelos mais de 6 milhões de veículos que circulam na região” (DOMINGO ..., 2004, p.33). Novamente justificou a escolha do lugar, afirmando que o Domingo na Paulista tinha intenção de “agregar valor e trazer maior número de visitantes às atrações que já se concentram naquele trecho da avenida” (DOMINGO ..., 2004, p.33), incluindo as feiras de antiguidades e artesanato. Sobre o trânsito e estacionamento de veículos informou que foram firmados acordos com os estacionamentos da região e que os acessos aos hospitais da Avenida Paulista e entorno foram garantidos por passagens de emergência, previstas desde a primeira edição.

Ainda em 2004, nos meses de setembro e outubro, experiência similar ao Domingo na Paulista foi promovida na Avenida Sumaré, na Zona Oeste de São Paulo, desta vez por iniciativa da SEME. Como ocorreu na Avenida Paulista, foram realizadas quatro edições de teste<sup>19</sup> para que a medida pudesse ser avaliada pela população, sempre aos domingos e no mesmo horário das 9:00 às 14:00. A proposta era deixar a maior parte da avenida livre para o uso das pessoas, desta forma estava prevista montagem de estruturas de apoio apenas nas duas extremidades do trecho, que tinha extensão de cerca de dois quilômetros entre a Rua Henrique Schaumann e a Praça Irmãos Karmam.

---

17 Conforme publicado no jornal O Estado de São Paulo em julho de 2004: “Os desvios causados pela interdição da avenida entre a Alameda Casa Branca e a Rua Peixoto Gomide provocam lentidão, principalmente em vias paralelas como a Alameda Santos, que fica intransitável”. Nesta mesma reportagem, um dos moradores declarou que “Não dá para interditar uma avenida que foi feita para escoar o trânsito” (BALOGH, 2004, p.30).

18 Chegando a 40 mil em uma das edições de agosto, de acordo com O Estado de São Paulo (ROMANELLI, 2004, p.27).

19 A primeira edição ocorreu no dia 19 de setembro de 2004 e as demais foram realizadas nos dias 26 de setembro, 10 e 17 de outubro.

A Avenida Sumaré, segundo O Estado de São Paulo, era à época “uma das avenidas mais usadas para caminhada na cidade” (CURTO, 2004, p.21), este fator contribuiu para que a SEME a escolhesse para realização deste programa piloto<sup>20</sup>, conforme informou ao jornal o secretário de esportes Júlio Filgueira:

Desde abril, a CET prepara diferentes estudos sobre as vias que já são usadas parcialmente para o lazer na cidade — avenidas onde se fazem caminhadas e corridas no canteiro central e cujas pistas de rolamento são usadas pelos ciclistas — como a Brás Leme, na zona norte, e a Salim Farah Maluf, na leste.

O projeto mais ambicioso é criar o que a Prefeitura batizou de Mega Rua de Lazer. A idéia é fechar aos domingos 9 quilômetros, somando Minhocão e as Avenidas Francisco Matarazzo, Antártica, Sumaré, Paulo VI, Henrique Schaumann e Brasil, até o Parque do Ibirapuera. ‘A abertura da Sumaré é o primeiro passo deste projeto, o único que conseguiremos dar até o fim da gestão’, diz Filgueira. (CURTO, 2004, p.21)

Superando as expectativas da SEME, o primeiro domingo na “nova praia” dos paulistanos, a Avenida Sumaré, atraiu em torno de 60 mil pessoas (ROMANELLI, 2004, p.27). No entanto, após as eleições municipais, em outubro, a definição sobre o prosseguimento deste programa, bem como do Domingo na Paulista, ficou em aberto, a depender do interesse da nova gestão (BALOGH, 2004, p.43).



O domingo de sol atraiu muita gente à Avenida Sumaré, na zona oeste; os frequentadores reclamaram do pequeno número de banheiros e também dos poucos locais para comprar água

## Sumaré: 60 mil pessoas invadem a nova praia

**Figura 17** Reprodução da publicação de 20 de setembro de 2004. A edição do domingo de lazer na Avenida Sumaré atraiu grande público, como mostra a foto da reportagem. Fonte: Acervo Estadão.

<sup>20</sup> As reportagens de divulgação referem-se à iniciativa como parte do “projeto Nossa Rua” da SEME. Em algumas notícias percebe-se a confusão com o programa Ruas de Lazer, pois são mencionadas as “mais de 400 ruas de lazer fechadas aos domingos pelo programa Nossa Rua” (CURTO, 2004, p.21) e ainda “[...] Avenida Sumaré será a mais nova rua de lazer de São Paulo, iniciativa do projeto Nossa Rua da Secretaria Municipal de Esportes (Seme). [...] A Sumaré será a 450ª rua destinada ao lazer na capital [...]” (ROMANELLI, 2004, p.52). De qualquer forma, fica claro que o projeto realizado na Avenida Sumaré não está diretamente ligado ao Domingo na Paulista, cuja organização era encabeçada pela Anhembi Turismo.



Jovens se divertem durante atividades da primeira edição deste ano do Domingo na Paulista, que recebeu 5.000 pessoas

## Pesquisa avalia Domingo na Paulista

*Foram ouvidas 385 pessoas no evento iniciado na gestão Marta Suplicy e que reuniu 5.000 ontem*

**Figura 18** Reprodução da matéria publicada em 4 de abril de 2005, logo após a primeira edição do Domingo na Paulista da nova gestão. Fonte: Acervo Folha de São Paulo.

A partir de abril de 2005, ambos os programas foram retomados<sup>21</sup>, porém com formatos reduzidos e novamente em caráter experimental. A gestão do prefeito José Serra (2005-2006) pretendia aplicar pesquisas de opinião para avaliar as duas experiências antes de deliberar sobre sua manutenção. Com organização da SEME e da Anhembi Turismo<sup>22</sup>, desta vez os dois programas estavam relacionados ao projeto denominado Domingos de Lazer - Encontros com a Cidade cujo objetivo era “identificar e revitalizar áreas públicas que possam abrigar atividades aos finais de semana”<sup>23</sup>. As Avenidas Paulista e Sumaré, com base na experiência anterior, seriam as primeiras a receber o novo projeto, porém a prefeitura planejava levar a promoção para outras regiões da cidade<sup>24</sup>.

21 A primeira edição do Domingo na Paulista aconteceu em 3 de abril de 2005 e o Domingo de Lazer na Sumaré foi realizado no final de semana seguinte, dia 10.

22 Envolvendo ainda as Secretarias Municipais do Verde e Meio Ambiente, Assistência e Desenvolvimento Social, Educação, Subprefeituras, universidades e parceiros da iniciativa privada, de acordo com a PMSP. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=137320>>. Acesso em: 28 dez. 2021.

23 Conforme divulgado pela PMSP. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=137290>>. Acesso em: 28 dez. 2021.

24 Após a realização do primeiro Domingo na Paulista de 2005, em depoimento à Folha de São Paulo, o presidente da Anhembi Turismo, Caio Luiz de Carvalho, afirmou que a proposta do Domingos de Lazer - Encontros com a Cidade era levar atividades para outras regiões e que já estavam previstas edições no Brooklin e na Penha (PESQUISA ..., 2005, p.C6).



DIVERSÃO – Moradores aproveitam os 800 metros interditados na Avenida Sumaré para o lazer na região

## Domíngo de Lazer na Sumaré

Evento teve pouca divulgação para poder ser analisado

**Figura 19** Reprodução da reportagem de 11 de abril de 2005. O primeiro Domingo de Lazer na Avenida Sumaré também foi submetido a pesquisas de opinião antes de ser efetivado. Fonte: Acervo Estadão.

Os resultados das pesquisas foram favoráveis à manutenção dos programas nas avenidas Paulista e Sumaré, embora tenha havido diminuição significativa de público nos dois casos, possivelmente pela falta de divulgação<sup>25</sup>. Observa-se ainda que as novas edições foram muito mais modestas em comparação com os eventos realizados em 2004. Para realização do Domingo na Paulista, apenas a faixa sentido Consolação - Paraíso da Avenida Paulista foi interditada, deixando parte da avenida livre para os veículos. No caso da Avenida Sumaré a extensão do programa foi diminuída para 800 metros e nas duas vias foram suprimidos todos os tipos de atividade que produzissem sons altos ou demandassem o uso de equipamento sonoro. De acordo com a organização, as alterações incorporadas visavam atender às principais críticas levantadas pela população, relacionadas ao conflito dos programas com o trânsito e excesso de barulho das atrações, mas evidentemente também havia um esforço de reduzir os custos de operação.

25 O Domingo na Paulista teve participação de cerca de 5 mil pessoas em seu primeiro dia. De acordo com a Folha de São Paulo, a falta de divulgação foi intencional (PESQUISA ..., 2005, p.C6). O mesmo aconteceu no caso da Avenida Sumaré, conforme publicado pelo jornal O Estado de São Paulo não houve divulgação para que a medida pudesse ser testada (MARTÍN, 2005, p.35). O evento do dia 10 de abril de 2005 teve participação de 6 mil pessoas, segundo a PMSP. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=137320>>. Acesso em: 28 dez. 2021.

Com aprovação de 93% dos entrevistados nas pesquisas, a prefeitura definiu a continuidade do Domingos de Lazer na Avenida Sumaré após a realização de duas edições piloto<sup>26</sup>. O Domingo na Paulista, no entanto, foi cancelado, mesmo com 76% de declarações favoráveis à sua manutenção. A justificativa para o encerramento do programa foi o prejuízo causado ao trânsito e, nas palavras do presidente da Anhembi Turismo, não era prudente manter o evento que “agrada a poucos, prejudica muitos e agregava pouco à cidade” (LAGE; HARNIK, 2005, p.C4).

## **LAZER** Prefeitura afirma que evento prejudicava o trânsito **Serra pára Domingo na Paulista, que alcançou 76% de aprovação**

**Figura 20** Anúncio do cancelamento do Domingo na Paulista, publicado em 10 de junho de 2005. Fonte: Acervo Folha de São Paulo.

Com o passar dos meses, os domingos na Avenida Sumaré começaram a perder o interesse do público, pelo que indica a reportagem publicada em agosto no O Estado de São Paulo, intitulada “Domingo na Sumaré perde público e atrapalha trânsito” (MORAIS, 2005, p.34). Os usuários ouvidos pelo jornal na ocasião reclamaram que a programação costumava ser mais atrativa e comerciantes da região alegavam prejuízos devido a interdição da via. Apesar de enfatizar no título, a matéria não apresenta dados que apoiem a afirmação de que o programa causava inconvenientes ao fluxo de veículos na região. Não foi possível verificar até quando o projeto Domingos de Lazer se manteve em atividade na Avenida Sumaré, porém, acredita-se que a prefeitura tenha optado pelo seu cancelamento, apresentando argumentos atrelados à questão do trânsito, de forma semelhante ao que ocorreu com o Domingo na Paulista.

## **Domingo na Sumaré perde público e atrapalha trânsito**

**Em dia de jogo no Pacaembu e Feira da Vila, lentidão na área**

**Figura 21** Reportagem publicada em 22 de agosto de 2005 aponta diminuição de público no Domingo de Lazer na Avenida Sumaré. Fonte: Acervo Estadão.

<sup>26</sup> Conforme divulgado em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=137389>>. Acesso em: 28 dez. 2021.

Tanto na década de 1980 como nos anos 2000, as tentativas da gestão municipal de instituir programas semanais com a promoção de atividades para os pedestres em parte da Avenida Paulista não foram capazes de ultrapassar o caráter de evento, no sentido de acontecimento de exceção. Nota-se que mesmo o Domingo na Paulista de 2004, que chegou a quase sete meses de duração, esteve principalmente restrito aos temas e atrações programadas que mudavam a cada edição. Conjuntamente, as ações realizadas não conseguiram contribuir para a consolidação das novas práticas promovidas pelo programa no cotidiano da avenida. Desta forma, apesar do entusiasmo demonstrado pelos usuários entrevistados e dos resultados positivos obtidos nas pesquisas, o pretense conflito gerado ao trânsito prevaleceu como fator definitivo para justificar sua descontinuidade.

Notavelmente, as opiniões dos grupos que se posicionam contrários às intervenções na avenida se repetem nos dois períodos, com destaque para as manifestações dos expositores da Feira de Antiguidades.

Sobretudo em 2005 fica clara a dimensão política envolvida. A gestão do prefeito José Serra começou um movimento de “elaboração de novos critérios para grandes eventos na Avenida Paulista, principal cartão-postal da cidade” (BRANDT, 2005, p.35), com o intuito de “preservar” a avenida, como declarou Caio Luiz de Carvalho<sup>27</sup>, presidente da SPTuris<sup>28</sup>. Nesta ocasião, no final de maio de 2005, o Domingo na Paulista já estava suspenso, após a realização das duas edições experimentais em abril e não havia previsão para retomada. O anúncio oficial do seu cancelamento ocorreu pouco depois, no dia 10 de junho.

No mesmo período, a Prefeitura divulgou que iniciava as negociações para viabilizar um projeto de revitalização<sup>29</sup> da Avenida Paulista que, de acordo com a comunicação oficial, apresentava “quadro degradado” em referência especialmente ao mobiliário urbano e elementos de sinalização da avenida. Segundo o prefeito: “A Paulista tem que ser recuperada, até porque é muito simbólica, considerada a via mais popular de São Paulo, a que tem mais prestígio entre os paulistanos. É uma questão da auto-estima da cidade”<sup>30</sup>.

Os planos da Prefeitura de rever os parâmetros para realização de grandes eventos na Avenida Paulista foram inflamados devido ao incidente ocorrido em julho de 2005, no qual membros da torcida do São Paulo Futebol Clube causaram a depredação de lojas, bancas de jornal, ônibus e até acessos às estações de metrô<sup>31</sup>. Logo após o ocorrido, Caio Luiz de Carvalho chegou a declarar que somente a Corrida de São Silvestre e a festa do Réveillon deveriam ocorrer na avenida, apoiado pelo então subprefeito da Sé, Andrea Matarazzo,

---

27 Ao jornal O Estado de São Paulo.

28 A antiga Anhembi Turismo e Eventos, nesta altura já denominada São Paulo Turismo.

29 Elaborado pelo escritório Cauduro Martino Arquitetos Associados, o mesmo responsável pelo projeto de sinalização e mobiliário urbano implantado em 1974 na Avenida Paulista. O intuito era retomar o projeto original com a instalação dos abrigos de ônibus e bancos. Conforme noticiado em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=137915>>. Acesso em: 28 dez. 2021.

30 Conforme disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=137915>>. Acesso em: 28 dez. 2021.

31 Na madrugada do dia 15 de julho de 2005, a comemoração do título de campeão na Libertadores da América acabou em confusão na Avenida Paulista. De acordo com a Folha de São Paulo, os torcedores, frustrados com a ausência de um telão para acompanhar a partida, reagiram violentamente e depredaram estabelecimentos comerciais, bancas de jornal, mobiliário urbano, ônibus e os acessos às estações Brigadeiro e Trianon do metrô. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1607200501.htm>>. Acesso em: 17 dez. 2021

que afirmou a “tendência” de vetar a realização de eventos de grande porte na via (AVENIDA ..., 2005, p.77). Ambos opinavam que deveriam ser definidos novos locais para este tipo de acontecimento, porém sem apresentar alternativas possíveis para tal.

A restrição pretendida de fato se concretizou por meio da ação do Ministério Público do Estado de São Paulo (MPSP), responsável por investigar as reclamações trazidas pela população, neste caso, relacionadas à obstrução da Avenida Paulista causada por manifestações públicas. Shibaki (2007, p.144-145), através do depoimento de José Carlos de Freitas, então 1º Promotor de Justiça de Habitação e Urbanismo do MPSP, revela que as reivindicações geralmente eram relativas às manifestações não programadas, porém, no caso dos grandes eventos, autorizados pela prefeitura, os dois órgãos trabalhavam para estabelecer um acordo visando “disciplinar” o uso do espaço da avenida.

Assim, para realização de seus eventos em 2006, os organizadores da Parada do Orgulho LGBTQIA+, do 1º de maio da Central Única dos Trabalhadores (CUT) e da Marcha para Jesus<sup>32</sup> tiveram que acordar com os termos estabelecidos pela Prefeitura e pelo MPSP<sup>33</sup> por meio de Termos de Ajustamento de Conduta (TAC). Entre outras exigências, os termos estabeleciam limite de duração (das 12:00 às 20:00) e uso do espaço para os eventos, que deveriam ficar restritos ao trecho entre a Alameda Joaquim Eugênio de Lima e a Rua Augusta.

Nota-se que inicialmente os termos propostos aos três eventos tinham intenção de desestimular a ocupação da Avenida Paulista, pois incluíam uma cláusula que exigia dos organizadores o compromisso de não realização de eventos futuros na via. Segundo Shibaki (2007, p.146), as associações envolvidas só concordaram em firmar os TACs após a revisão desta condicionante, ainda assim, os acordos estabelecidos eram relativos somente aos eventos programados para 2006, sendo necessária a elaboração de novo termo para que pudessem ocorrer no ano seguinte.

Por fim, em março de 2007, a PMSP firmou com o MPSP o TAC a partir do qual só poderia autorizar a realização de três eventos ao ano, em domingos ou feriados. Os escolhidos, à critério da gestão municipal, foram a Corrida Internacional de São Silvestre, o Réveillon e a Parada do Orgulho LGBTQIA+, por serem considerados “tradicionais”, porém, como observado por Shibaki (2007, p.150) provavelmente haviam outros interesses<sup>34</sup> envolvidos já que:

[...] do ponto de vista da Prefeitura, os três eventos que podem trazer mais benefícios à São Paulo, sobretudo na geração de impostos e promoção do turismo são, a Corrida Internacional de São Silvestre, o Réveillon e a Parada do Orgulho GLBT, pois atraem grande público externo, que se utiliza de hotéis, restaurantes e outros estabelecimento comerciais, além de divulgarem a metrópole para o mundo todo.

32 Eventos realizados na Avenida Paulista desde 1997, 2004 e 2006, respectivamente.

33 De acordo com Freitas (apud Shibaki, 2007), o objetivo do MPE era conciliar os diferentes interesses envolvidos e atender à solicitação de “vários órgãos públicos”, tais como a Polícia Militar, CET, SP Trans, SP Turismo, entre outros. Por isso, foram elaborados os TACs de 2006 aplicados aos três eventos. Não ficam claros quais os interesses envolvidos e quais as exigências de cada um dos órgãos da gestão municipal mencionados pelo promotor.

34 Em maio de 2005, próprio presidente da SPTuris já havia afirmado para O Estado de São Paulo que “a Parada Gay, a corrida de Fórmula 1 e a São Paulo Fashion Week são os maiores eventos de São Paulo para o mercado do turismo” (BRANDT, 2005, p.35). Neste momento, opinava que a Parada devia continuar ocorrendo na Avenida Paulista, embora tenha se manifestado pela manutenção apenas da Corrida de São Silvestre e do Réveillon após o incidente com a torcida são-paulina.

Destacam-se, entre argumentos que apoiam este termo, a necessidade de garantir a fluidez do sistema viário, considerando ainda a existência de hospitais na avenida e entorno próximo:

[...] a necessidade de disciplinar as condicionantes para o uso prolongado dessa via em prol do direito de livre manifestação e de expressão, mas, também, em favor dos cidadãos, dos direitos de locomoção, direito à cidade ordenada (garantindo a trafegabilidade, a acessibilidade, o conforto e o sossego, com menor impacto possível no período de obstrução do sistema viário), direito à adequada prestação dos serviços de transporte coletivo, direito à vida e à saúde (porquanto o eixo viário da av. Paulista é utilizado para o acesso a vários hospitais da região). (SÃO PAULO apud SHIBAKI, 2007, p.190)

Com a ressalva que “[...] as alternativas de outros locais para manifestações similares se mostraram inviáveis, a partir dos estudos realizados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e pela São Paulo Turismo - SPTuris” (SÃO PAULO apud SHIBAKI, 2007, p.190).

Ressalta-se que o TAC de 2007 exerceu papel importante no processo de implantação da Paulista Aberta e sua posterior ampliação para o programa Ruas Abertas, conforme será tratado no próximo capítulo. Além disso, considera-se importante evidenciar o contraponto representado por tais ações, no final da primeira década dos anos 2000, com relação à análise aqui proposta.

## 5. Movimento Paulista Aberta e o programa Ruas Abertas

As mobilizações pelo programa Paulista Aberta tiveram início no segundo semestre de 2014, por iniciativa da sociedade civil. O projeto foi idealizado pelas organizações SampaPé e Minha Sampa com o objetivo de “oferecer mais espaço de lazer, encontro e atividade física ao cidadão paulistano aos domingos no local mais frequentado e emblemático da cidade – a Avenida Paulista” (MINHA SAMPA; SAMPAPÉ, 2014), através apenas da restrição à circulação de veículos motorizados na avenida.

De acordo com Leticia Sabino<sup>1</sup>, diretora da SampaPé, a concepção do projeto Paulista Aberta é fruto da conjunção de fatores, dentre os quais destaca sua experiência pessoal na Cidade do México, que conta com programa de abertura de vias para uso recreativo desde 2007<sup>2</sup> e as Jornadas de Junho de 2013, que representaram marco significativo da ocupação dos espaços públicos pela população e acabaram fortalecendo as discussões posteriores em torno dos temas da mobilidade e das formas de uso dos espaços da cidade.

A definição da Avenida Paulista como objeto da proposta também passa pelos acontecimentos de 2013. Embora as manifestações em São Paulo tenham se espalhado por diversas localidades, incluindo a Ponte Estaiada<sup>3</sup>, muitos dos atos tinham início ou terminavam

---

1 Em entrevista concedida à autora em 27 nov. 2019.

2 O programa Muévete en Bici, tratado no capítulo 1 desta dissertação.

3 Conforme reportagem da Folha de São Paulo. Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidia-no/2013/06/>

na Avenida Paulista. Sabino relata que durante esse período de bloqueios constantes na avenida ocorreram ocupações espontâneas desvinculadas dos protestos, tais como pessoas saindo para passear com cachorro ou andar de skate, aproveitando a via ainda fechada para os carros após a dispersão dos manifestantes.

Além disso, destaca o evento “Praia na Paulista”<sup>4</sup> realizado em 22 de setembro de 2012, o Dia Mundial sem Carro, na Praça do Ciclista. Na ocasião, os participantes ocuparam a praça utilizando roupas de banho, cadeiras de praia, cangas, esteiras e realizaram atividades como piqueniques e jogos. Neste sábado, as Ciclofaixas de Lazer estiveram em funcionamento, apesar de oficialmente operarem somente aos domingos. Entretanto, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), responsável pela gestão da via, negou a solicitação dos organizadores do evento para fechar toda a quadra do entorno da praça<sup>5</sup>.



**Figura 22** Praça do Ciclista ocupada pela “Praia da Paulista”, em setembro de 2012. Fonte: Fora do Eixo / Flickr.

1296734-manifestantes-fecham-av-paulista-e-ponte-estaiada-em-protesto-em-sp.shtml>. Acesso em 9 jan. 2020.

4 O evento organizado pelo Facebook sugeria aos participantes o uso de cadeiras de praia ou o que as pessoas quisessem para “dar o clima de praia”. Também foram propostas diversas atividades e shows musicais. Disponível em: <<https://web.facebook.com/events/418220194901104/>> Acesso em 9 jan. 2020.

5 De acordo com publicação do blog Vá de Bike. Disponível em: <<http://vadebike.org/2012/09/prai-na-paulista/>>. Acesso em 9 jan. 2020.



**Figura 23** Oficina de artesanato na “Praia da Paulista”, em setembro de 2012. Fonte: Fora do Eixo / Flickr.

A partir disso, a SampaPé, fundada em 2012, começou a estruturar o movimento em prol da abertura da Avenida Paulista, promovendo o primeiro ato em setembro de 2013<sup>6</sup>, um ano após a “Praia na Paulista”. A organização chegou a solicitar o fechamento de parte da via junto à CET, porém, assim como ocorreu no ano anterior para realização da “Praia”, a resposta foi negativa. Mesmo sem a autorização, o evento foi mantido e os participantes foram convocados, através das redes sociais, para concentração na Alameda Rio Claro a partir das 9:00. Sabino relata que a experiência não teve tanto sucesso como esperado, pois além do dia ter sido chuvoso, houve falhas na comunicação. Os participantes que aderiram à mobilização entenderam que a via já estaria liberada para ocupação e não que seria necessário de fato “conquistar” o espaço. Por fim, o grupo conseguiu ocupar apenas uma das faixas exclusivas de ônibus da avenida.

No ano seguinte, a partir da parceria com a Minha Sampa<sup>7</sup>, a campanha pela Paulista Aberta ganhou mais força. Através de campanha online<sup>8</sup>, os idealizadores buscaram apoio popular para pressionar o poder público a encaminhar a discussão. Além disso, os grupos também organizaram ações de rua nas calçadas da Avenida Paulista, aos domingos, como forma de divulgação.

6 Também realizado no Dia Mundial sem Carro. O evento foi organizado através do Facebook. Disponível em: <<https://www.facebook.com/events/606105722766287>>. Acesso em: 6 jan. 2021.

7 Na época se tratava de organização recém chegada em São Paulo — originária do do Rio de Janeiro (Meu Rio) — e em busca de demandas para iniciar suas ações. Com experiência em dar projeção para reivindicações sociais e contatos de secretários e parlamentares, a parceria com a Minha Sampa foi essencial para o encaminhamento do projeto Paulista Aberta.

8 Por meio da plataforma “Panela de Pressão” e-mails eram encaminhados diretamente para a caixa de entrada do então prefeito Fernando Haddad e do secretário municipal de Transportes Jilmar Tatto.



**Figura 24** Cartaz do evento organizado pela SampaPé em setembro de 2013. Fonte: Mobilize / Arte: Coletivo Mais Voz.



**Figura 25** Trecho ocupado pelos participantes do evento junto ao acesso da estação Trianon-MASP do metrô. Fonte: Mobilize.

De acordo com Sabino, as ações de rua foram importantes, já que o movimento propunha “mudar a ordem estabelecida do espaço viário”<sup>9</sup>. Tendo em vista que o objetivo principal do projeto era promover a ocupação dos espaços livres públicos da cidade, estas ações também tiveram papel fundamental na construção da imagem do que estava sendo proposto junto à população, uma vez que não havia experiências similares de amplo conhecimento que pudessem servir de exemplo.

Desde a experiência de 2013, a SampaPé tinha conhecimento do TAC assinado em 2007, o qual restringe a apenas três o número de eventos cuja realização gere a restrição do tráfego de veículos na Avenida Paulista. Esta informação, conforme relatado Sabino, foi determinante na formalização da proposta para a Paulista Aberta. Informados das restrições definidas pelo termo, os organizadores tomaram cuidado em esclarecer que a Paulista Aberta não seria um evento com programação cultural ou montagem de estruturas temporárias, mas sim o bloqueio temporário da via para os veículos de forma a proporcionar o uso livre da população a pé ou em meios de transporte não motorizados.

A proposta formal da Paulista Aberta foi encaminhada ao então prefeito Fernando Haddad, entre outras autoridades, em dezembro de 2014, solicitando a realização de projeto piloto no dia 25 de janeiro de 2015, domingo, data da celebração do aniversário da cidade de São Paulo. Contudo, em razão do início da construção da ciclovia no canteiro central da Avenida Paulista<sup>10</sup>, a prefeitura, que já havia se manifestado positivamente à proposta, acordou com as entidades que a elaboraram que o piloto deveria ser postergado até a finalização das obras (LABMOB, 2019, p.13).

A gestão municipal, que já vinha enfrentando críticas desde o anúncio da construção de 400 quilômetros de ciclovias em São Paulo até o fim de 2016<sup>11</sup>, também teve que confrontar as opiniões contrárias à construção da ciclovia na Avenida Paulista. Além da oposição política, encabeçada pelo partido PSDB, houve questionamentos do Condephaat sobre possível conflito que a obra causaria na área envoltória do MASP, mesmo com o parecer positivo do órgão municipal, o Conpresp, que avaliou que não havia interferência com o bem tombado (REOLON, 2014).

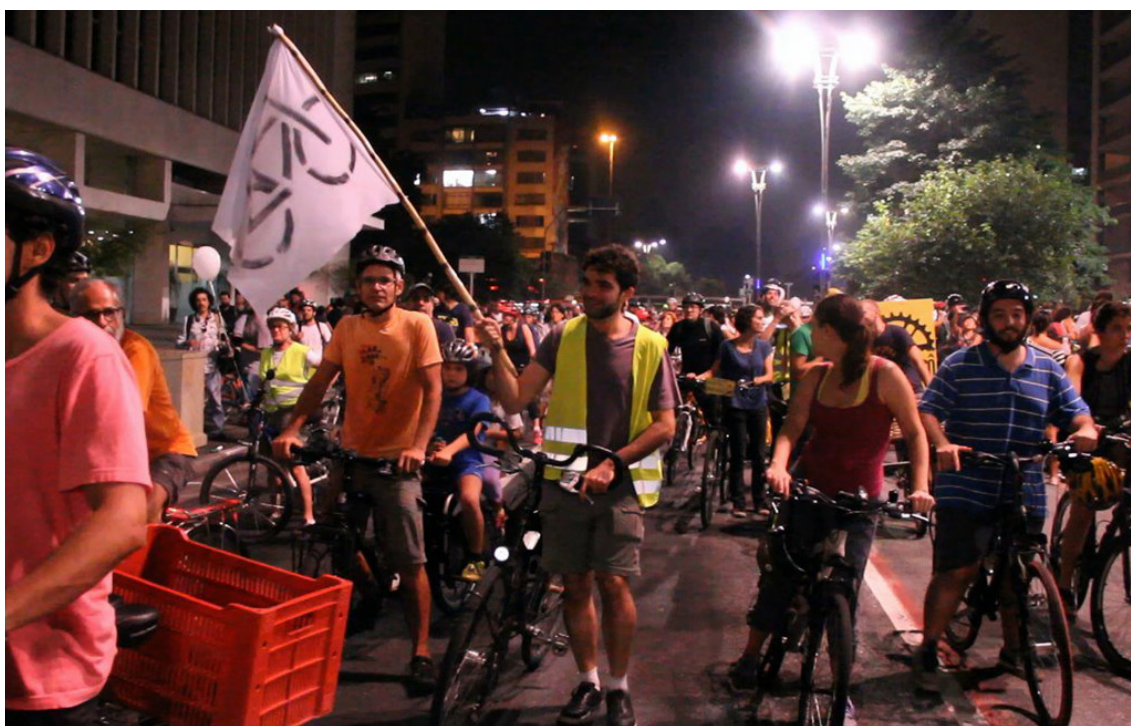
---

9 Conforme relatado em entrevista concedida à autora em 27 nov. 2019.

10 A construção da ciclovia na Avenida Paulista foi anunciada em setembro de 2014 com previsão de início das obras em janeiro de 2015. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/avenida-paulista-tera-ciclovias-no-canteiro-central>>. Acesso em 9 jan. 2020. Em dezembro as obras são confirmadas para ter início no dia 05 de janeiro de 2015. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/obras-das-ciclovias-da-avenida-paulista-e-do>>. Acesso em 9 jan. 2020.

11 Conforme noticiado em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/sao-paulo-tera-mais-400-km-de-ciclovias-a-te-2016>>. Acesso em 9 jan. 2020.

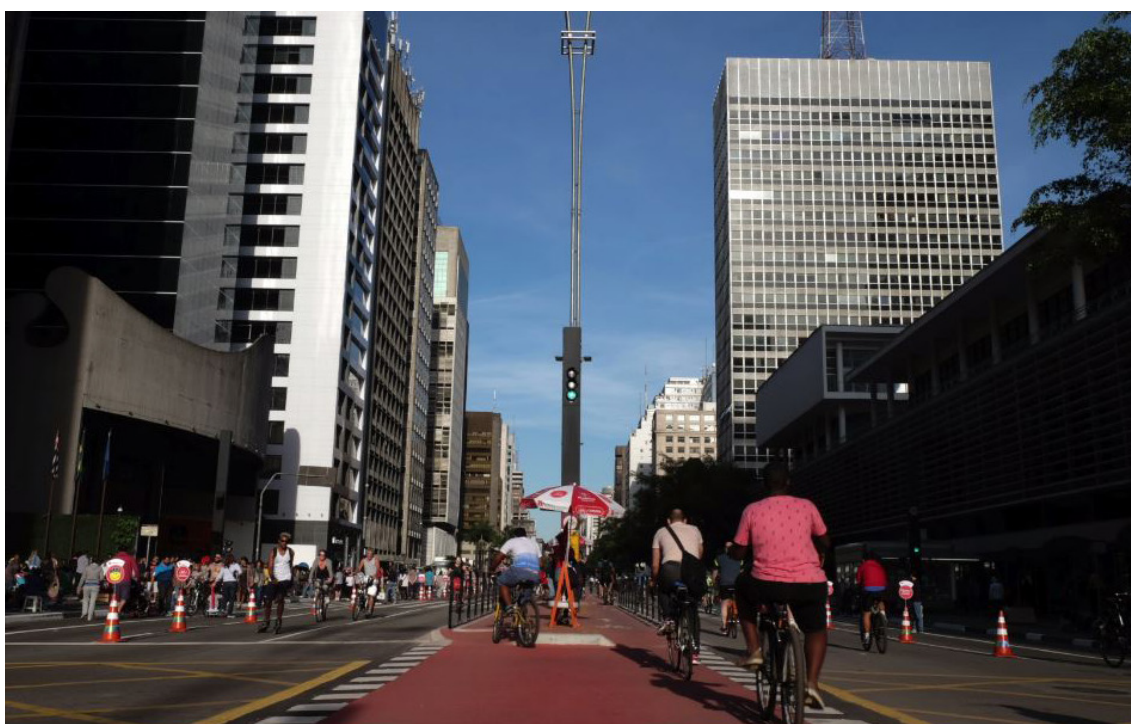
Apesar disso, as obras foram iniciadas em janeiro e seguiram até o pedido de suspensão expedido pelo MPSP no mês de março. A decisão foi justificada pela “ausência de estudos e planejamento que respaldem a construção de infraestrutura para o trânsito de bicicletas” (MARTÍN, 2015), alegando ainda que o processo foi motivado por denúncias dos próprios cidadãos. Em resposta à deliberação do MPSP, movimentos cicloativistas organizaram protesto pró-ciclovias na Avenida Paulista. Enquanto ainda ocorria a manifestação, foi divulgada a decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo que derrubou a liminar expedida pelo MPSP<sup>12</sup>.



**Figura 26** Manifestação pró-ciclovias realizada em 27 de março de 2015, mobilizada pela paralisação das obras de ciclovias em São Paulo, incluindo a da Avenida Paulista. Foto: Sílvia Ballan / Vá de Bike.

No dia 28 de junho de 2015, a ciclovias foi inaugurada em grande evento que tomou toda a Avenida Paulista e atraiu não somente ciclistas, mas também pedestres e artistas de rua. Manifestantes contrários às ciclovias e à gestão Haddad marcaram presença, conforme divulgado pelo jornal O Estado de São Paulo em matéria intitulada “Ciclovias na Paulista é inaugurada com vaias a Haddad e festa” (CAMBRICOLI; DIÓGENES, 2015). Já a Carta Capital relatou o mesmo acontecimento sob o título “Ciclovias da Paulista: vitória dos ativistas (e da população)” e destacou que “Ficou claro para todos que lá foram que, neste domingo, a Paulista não esteve ‘fechada para carros’, mas aberta para as pessoas” (CICLOVIA ..., 2015). A publicação menciona ainda a presença de pessoas de diferentes regiões da cidade — a exemplo de entrevistado da Zona Leste — prestigiando o evento e inclusive ativistas de Belo Horizonte, em manifestação a favor de ciclovias na capital mineira.

<sup>12</sup> Como divulgou o blog Vá de Bike. Disponível em: <<http://vadebike.org/2015/03/tribunal-de-justica-libera-implantacao-de-ciclovias-em-sao-paulo/>>. Acesso em 9 jan. 2020.



**Figura 27** Inauguração da ciclovia da Avenida Paulista em 28 de junho de 2015. Além dos ciclistas, pedestres, patinadores e esportistas também aproveitaram a avenida que ficou totalmente aberta pela primeira vez. Foto: Leandro Ishioka.

A ocasião também foi considerada o primeiro ensaio da Paulista Aberta, conforme aponta notícia divulgada no site da PMSP. Em depoimento, o secretário de Transportes Jilmar Tatto afirmou que via de forma positiva a possível interdição da Avenida Paulista para o uso de lazer e diz que não haveriam problemas do ponto de vista da circulação viária<sup>13</sup>. Segundo Sabino, na realidade, a abertura da ciclovia foi “apropriada” como primeiro teste da Paulista Aberta, pois não havia nada oficialmente programado. Ao perceber que muitas pessoas estariam na Avenida Paulista naquele dia e que a CET teria que recorrer ao bloqueio total da via para garantir a segurança de todos, a SampaPé e a Minha Sampa articularam a vinda de grupos que pudessem promover atividades com intuito de estabelecer áreas de permanência que impedissem a reabertura da via para os carros após a passagem dos ciclistas.

---

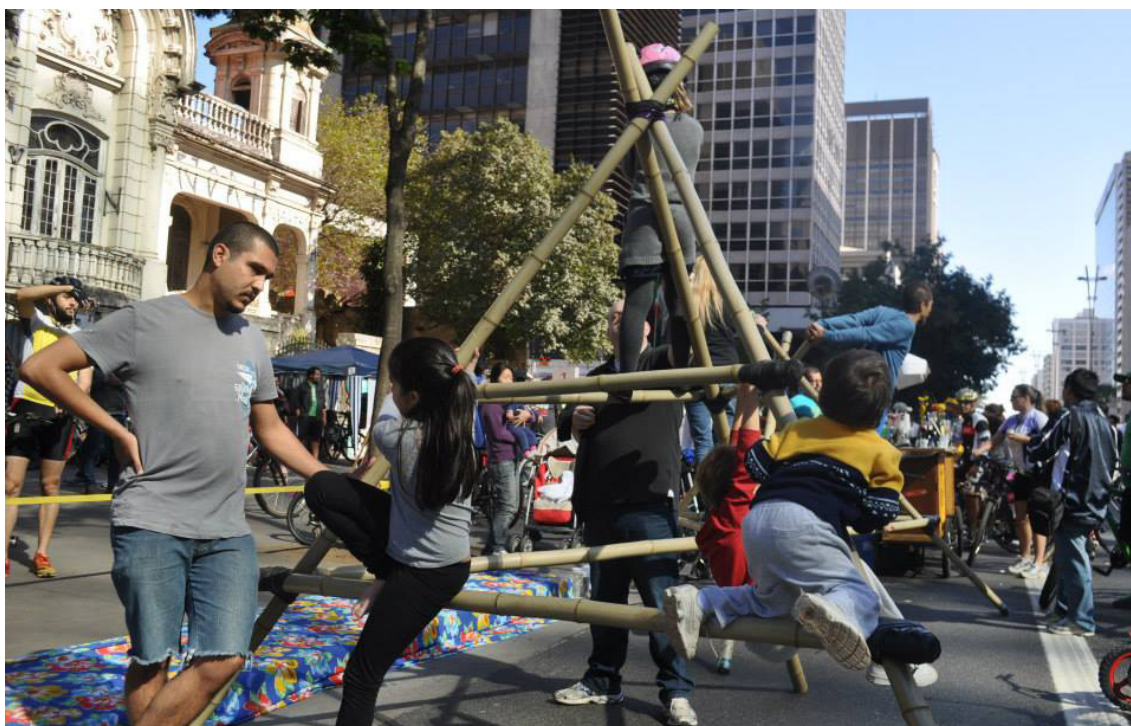
<sup>13</sup> Na ocasião, sobre a possível manutenção da abertura da Avenida Paulista, Tatto declarou que: “Seria bom fazer da Paulista, aos domingos, um grande parque, onde as pessoas pudessem passear com tranquilidade, com segurança. Do ponto de vista da circulação viária, não há dificuldade nenhuma. Eu conversei com a área técnica da CET [Companhia de Engenharia de Tráfego] e eles conseguem montar uma operação especial para acesso aos hospitais. Para os moradores, a gente consegue dar uma autorização especial e o mesmo para a área de comércio, os hotéis. Para os shoppings, tem alternativas nas vias paralelas. Nós estamos estudando tecnicamente. Não estaríamos reinventando a roda, em todos os lugares do mundo isso acontece. Está em teste”. 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 9 jan. 2020.



**Figura 28** Ações promovidas pela SampaPé para ocupação da Avenida Paulista durante a inauguração da ciclovia no dia 28 de junho de 2015. Fonte: SampaPé.



**Figura 29** Ciclistas fazem piquenique em frente ao Casarão Franco de Mello, na área ocupada pela SampaPé e outros coletivos durante a inauguração da ciclovia. Fonte: SampaPé.



**Figura 30** Coletivo participante promove brincadeiras infantis em frente ao Casarão Franco de Mello. Fonte: SampaPé.



**Figura 31** Área ocupada pelas atividades promovidas pela SampaPé e coletivos parceiros durante a inauguração da ciclovia, que acabou se tornando o primeiro ensaio da Paulista Aberta. Fonte: SampaPé.

Observa-se que apesar de ter ocorrido meses após o proposto inicialmente por seus idealizadores, a realização do “teste” junto à inauguração da ciclovia proporcionou a ampliação do programa, tendo em vista que o projeto original da Paulista Aberta propunha a abertura de apenas parte da avenida, no trecho entre os Parques Mário Covas e Tenente Siqueira Campos (Trianon), e mantendo a circulação de veículos no sentido da Rua da Consolação<sup>14</sup>, em formato similar ao adotado pelas edições do Domingo na Paulista em 2005.



**Figura 32** Mapa da área originalmente proposta para implementação da Paulista Aberta. O trecho corresponde a três quadras, aproximadamente 470 metros, apenas no sentido Consolação - Paraíso, deixando o restante da via livre para os veículos. Compreende os dois parques localizados na avenida. A proposta ainda sugeria incluir a Alameda Ministro Rocha Azevedo e a Rua Peixoto Gomide entre a Avenida Paulista e a Alameda Santos. O horário de funcionamento previsto era das 7:00 às 16:00. Fonte: elaborado pela autora a partir do projeto da Minha Sampa e SampaPé (2014).

Ainda em 2015, foi realizado mais um teste de abertura da Avenida Paulista, desta vez acompanhando a inauguração da ciclovia na Avenida Bernardino de Campos, continuação da Avenida Paulista no sentido Paraíso e ligação com a Rua Vergueiro. Este segundo teste já havia sido anunciado pela Prefeitura em julho<sup>15</sup>, levando em consideração a organização dos acessos aos edifícios localizados na avenida e prevendo a possibilidade de tornar a medida permanente<sup>16</sup>.

14 Projeto Paulista Aberta (MINHA SAMPA; SAMPAPÉ, 2014).

15 Conforme publicado pelo G1. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/07/tatto-confirma-fechamento-da-paulista-no-dia-23-de-agosto.html>>. Acesso em 9 jan. 2020.

16 Conforme divulgado pelo jornal Metro. Disponível em: <<https://www.metrojornal.com.br/foco/2015/08/24/alem-da-avenida-paulista-outras-vias-podem-fechadas-aos-domingos-diz-haddad.html>>. Acesso em 9 jan. 2020.

À época, o principal argumento contrário à abertura da Avenida Paulista aos domingos estava relacionado ao possível prejuízo no acesso aos hospitais localizados na via e no entorno imediato. Conforme apontado anteriormente, tal argumento apoiou as discussões para elaboração do TAC de 2007 e também foi recorrente na crítica às experiências anteriores ocorridas na avenida. Frente a isso, a Carta Capital contactou diretamente os 15 hospitais<sup>17</sup> localizados em um raio de até 500 metros da Avenida Paulista, constatando não haver objeções ao programa, como divulgado em reportagem intitulada “Uso da Paulista para manifestações ou lazer não é problema, dizem hospitais” (USO ..., 2015). Todos os representantes ouvidos afirmaram que as rotas alternativas indicadas pela CET funcionavam, além disso, vários já possuíam acessos por outras vias ou não contavam com pronto-socorro, prescindindo do acesso para ambulâncias.

Havia ainda outro entrave significativo para consolidação da Paulista Aberta. Como destaca o LABMOB (2019), o MPSP notificou a PMSP dois dias antes da realização do segundo teste do programa, que ocorreu em 23 de agosto de 2015, alegando que a proposta de abrir a Avenida Paulista estaria em desacordo com o TAC de 2007. No entanto, o entendimento da gestão municipal, alinhado com o defendido pelas entidades idealizadoras da Paulista Aberta, era de que “a abertura para pedestres e ciclistas aos domingos faz parte de uma política pública de ocupação do espaço” (50% DE ..., 2015), não configurando-se como evento tal qual a Parada ou o Réveillon. Para resolver o embate, a prefeitura precisou entrar em acordo com o MPSP, se comprometendo a realizar audiências públicas em todas as Subprefeituras da capital e, assim, ampliar o projeto da Paulista Aberta para outras áreas da cidade.

Após o segundo dia de abertura da avenida, a SampaPé e a Minha Sampa fizeram levantamento entre os comerciantes da região, tendo em vista o argumento de que o bloqueio viário aos domingos traria prejuízo às vendas. A pesquisa, realizada no dia 30 de agosto de 2015, domingo, revelou que 50% dos entrevistados se manifestaram a favor da Paulista Aberta, enquanto 25% eram contrários e 25% se declararam indiferentes ao programa (50% DE ..., 2015). Embora ainda fosse cedo para avaliar os possíveis efeitos da medida, alguns comerciantes declararam ter observado maior movimento nos dois domingos em que a Avenida Paulista foi aberta, 46% indicaram que houve impacto positivo nas vendas, 29% consideraram o impacto negativo e 25% apontaram ter sido indiferente (50% DE ..., 2015).

As audiências públicas para discussão da abertura de ruas aos domingos efetivamente foram realizadas, no período entre setembro e outubro de 2015. No anúncio dos encontros, a Prefeitura apresentou a proposta do programa batizado de “Rua Aberta”:

A iniciativa tem o objetivo de abrir para pedestres e ciclistas ruas e avenidas de grande relevância no perímetro de 1 a 3 quilômetros, aos domingos e feriados, das 10h às 17h. Com o impedimento do trânsito de veículos motorizados, a intenção é que as vias recebam atividades artísticas, esportivas, gastronômicas e culturais gratuitas. (SÃO PAULO, 2015a)

---

<sup>17</sup> Dos quais 13 responderam à reportagem. Apenas o Hospital 9 de Julho, o Instituto do Coração e o Hospital Oswaldo Cruz não deram depoimentos (USO ..., 2015).



**Figura 33** Audiência pública realizada em 19 de setembro de 2015. Foto: Fernando Pereira / SECOM.

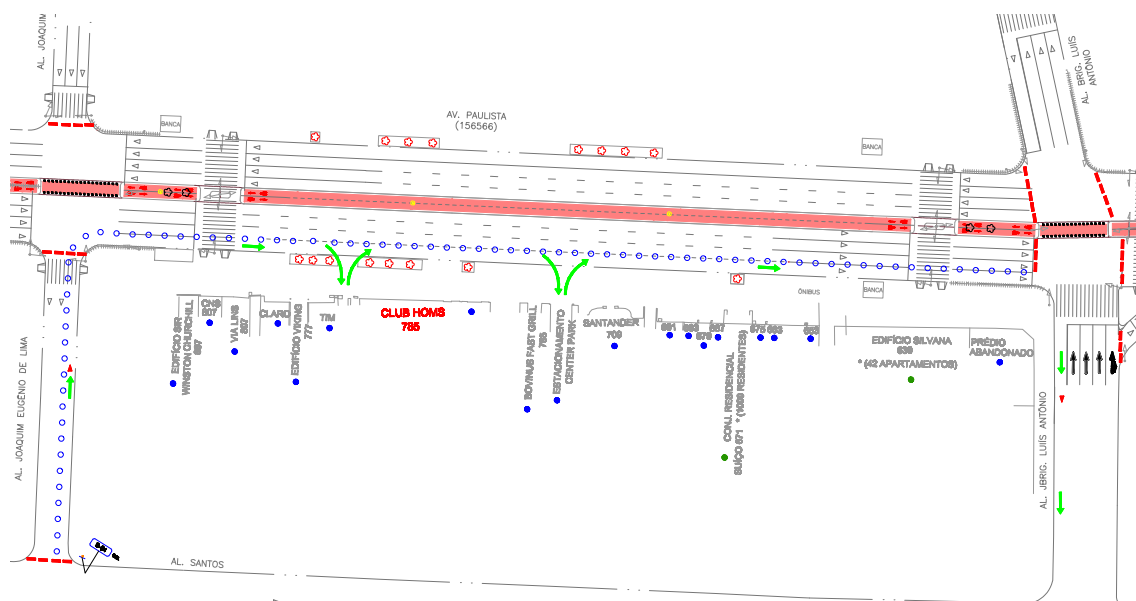
Na Subprefeitura da Sé, onde se localiza a Avenida Paulista, o debate ocorreu no dia 19 de setembro de 2015 no vão do MASP. Das mais de 200 pessoas reunidas, apenas cinco se manifestaram contra a abertura da avenida, segundo a Prefeitura (SÃO PAULO, 2015b).

Em outubro de 2015 a Paulista Aberta foi oficializada como parte da Operação Rua Aberta, ação conjunta entre a PMSP, a CET e a Coordenação de Subprefeituras<sup>18</sup>. Ao divulgar a abertura oficial, que ocorreu no dia 18 de outubro<sup>19</sup>, a CET apresentou o plano de faixas de serviço para acesso aos edifícios localizados na avenida e as rotas alternativas para motoristas. Neste dia, além da Avenida Paulista, mais duas avenidas foram abertas para as pessoas, a Avenida Luiz Gushiken, na Zona Sul, e a Rua Benedito Galvão, localizada na Zona Leste, com a proposta de que até dezembro do mesmo ano todas as Subprefeituras tivessem a definição de uma via destinada ao uso de pedestres aos domingos<sup>20</sup>.

18 Conforme divulgado pela própria CET “A partir do próximo domingo (18/10), a Avenida Paulista será aberta para ciclistas e pedestres das 9h às 17h. A liberação acontecerá entre a Praça Osvaldo Cruz e a Rua da Consolação, em ambos os sentidos, sempre aos domingos”. Disponível em <<https://cetsaopaulo.blogspot.com/2015/10/avenida-paulista-sera-aberta-para.html>> Acesso em 24 fev. 2020.

19 No período das 9:00 às 17:00. De acordo com o G1 (DANTAS; BARBOSA, 2015), o “primeiro dia oficial de abertura da Avenida Paulista” teve protestos, apresentações musicais, pessoas passeando a pé, de bicicleta ou skate e até cadeiras de praia e cangas no asfalto, apesar do tempo nublado. Destaca-se que a reportagem refere-se ao programa como “abertura” da avenida, o que não era muito comum à época. Além disso, a publicação confere os créditos de concepção da iniciativa — em geral atribuídos à prefeitura — às instituições da sociedade civil, SampaPé e Minha Sampa. A Folha de São Paulo preocupou-se em divulgar as rotas alternativas em função do “fechamento” da avenida para carros (AV. PAULISTA ..., 2015) e ressaltou o conflito, ainda em aberto, entre a prefeitura e o MPSP.

20 “Prefeitura inaugura importante espaço de lazer no cartão postal da cidade; vias nas Zona Sul e Leste também foram abertas para uso da população”. Disponível em <<http://www.cetsp.com.br/noticias/2015/10/18/paulistanos-aproveitam-avenida-paulista-em-sua-abertura.aspx>>. Acesso em 24 fev. 2020.



**Figura 34** Mapa da faixa de serviço para acesso ao Club Homs no trecho entre a Alameda Joaquim Eugênio de Lima e Avenida Brigadeiro Luís Antônio. Fonte: CET, 2015.

A decisão da prefeitura foi contestada pelo MPSP que, mesmo após quatro meses de negociação, ainda não estava de acordo com a implantação do programa. A promotoria do Estado insistia que os estudos apresentados eram insuficientes e considerou que a gestão municipal adotava “posições radicais” em nota publicada no dia 15 de outubro de 2015, ocasião do anúncio da implantação da Paulista Aberta todos os domingos:

Mais uma vez, sob a denominação de “políticas públicas”, cujo conceito é extremamente flexível, medidas são impostas à população sem que esta, sua destinatária final, tenha realmente oportunidade de externar sua opinião e anseios. A utilização sistemática e constante de uma via com a importância da Paulista (concebida e construída para circulação de veículos), como área de lazer, traz inúmeras implicações que, na visão da PJHURB, deveriam ser melhor analisadas de forma mais ampla possível para que se possa minimizar seus inegáveis impactos, seja no comércio local e imediações, na rotina das pessoas que por lá residem, no trânsito das vias da região e etc..

No entender do MP, sequer há como se saber, por exemplo, se a população é a favor ou contra a medida por inexistirem estudos ou pesquisas (por entidades independentes) nesse sentido. Ainda que, segundo informações, cerca de duzentas pessoas tenham participado da audiência pública realizada no vão do MASP, decerto que esta nenhum valor estatístico possui numa cidade com milhões de moradores, mormente se considerados seus usuários (motorizados) eventuais, além de outras milhares (ou talvez dezenas de milhares) de pessoas que têm sua moradia naquela via e imediações, e que inevitavelmente acabarão sofrendo diretamente seus impactos (positivos ou não). O mesmo se diga em relação ao estudo elaborado pela CET, encaminhado recentemente a esta PJ (já enviado e sob análise do setor técnico do MP), muito provavelmente baseado em modelos teóricos ou, na melhor das hipóteses, em dados colhidos nas duas únicas oportunidades em que o fechamento se deu para os fins que agora se pretende. O Ministério Público reafirma entender que inexistem elementos concretos suficientes para a conclusão em qualquer sentido que se pretenda. O tema ganha ainda mais relevância quando se verifica que, no site da PMSP, pretende aquela fechar, nos mesmos moldes da Av. Paulista, cerca de 32 (trinta e duas) vias na cidade também em todos os domingos e feriados. Mais uma vez, a exemplo

do que se verificou, a citar, em relação à implantação das ciclofaixas, muitas das quais incompletas e/ou já em estado de quase abandono (isto sem falar-se dos inúmeros espaços destinados ao lazer existentes nas áreas mais periféricas da cidade, muitas em total estado de abandono e sem condições de uso pelas comunidades locais, já sob investigação ministerial), a atual gestão prefere adotar posições radicais, ao contrário do Ministério Público que pretende soluções alternativas que realmente democratizem a utilização dos espaços públicos, de forma a maximizar sua utilização e minimizar seus danos e impactos à cidade e sua população, buscando harmonizar os interesses dos mais diversos setores da população. (FECHAMENTO ..., 2015).

Além disso, no entendimento do órgão, a efetivação da Paulista Aberta descumpria os termos do acordo de 2007, pois considerava que a realização da Parada do Orgulho LGBTQIA+, em junho daquele ano, e os dois primeiros testes de abertura da avenida já se configuravam como os três fechamentos permitidos anualmente. Como a prefeitura manteve sua decisão, após a realização da inauguração oficial do programa no dia 18 de outubro, o MPSP decidiu multar a administração municipal, com base nas definições do TAC.

Ainda assim, a PMSP não recuou e declarou à mídia que considerava as negociações concluídas, reafirmando seu posicionamento de que a abertura da Avenida Paulista era uma política pública de incentivo à apropriação dos espaços livres da cidade e não um grande evento, portanto não se enquadrava no referido TAC<sup>21</sup>. Para a gestão municipal, a proposta estava amparada pelo Art. 23 do Plano Nacional de Mobilidade, segundo o qual

Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados; (...) (BRASIL, 2012).

No início de novembro foi divulgada pesquisa do Datafolha que revelou que opinião pública com relação ao “fechamento da Avenida Paulista para carros aos domingos”<sup>22</sup> estava dividida: 47% dos entrevistados eram a favor, enquanto 43% se posicionaram contra a medida. Segundo a Folha de São Paulo, o bloqueio de veículos na avenida aos domingos e a redução da velocidade máxima no sistema viário paulistano eram as “Duas das mais recentes e polêmicas ações do prefeito Fernando Haddad” (SCOLESE, 2015). O jornal ainda destacou, na ocasião, que a disputa entre a prefeitura e o MPSP seguia em aberto, mesmo após o programa ter sido colocado em prática.

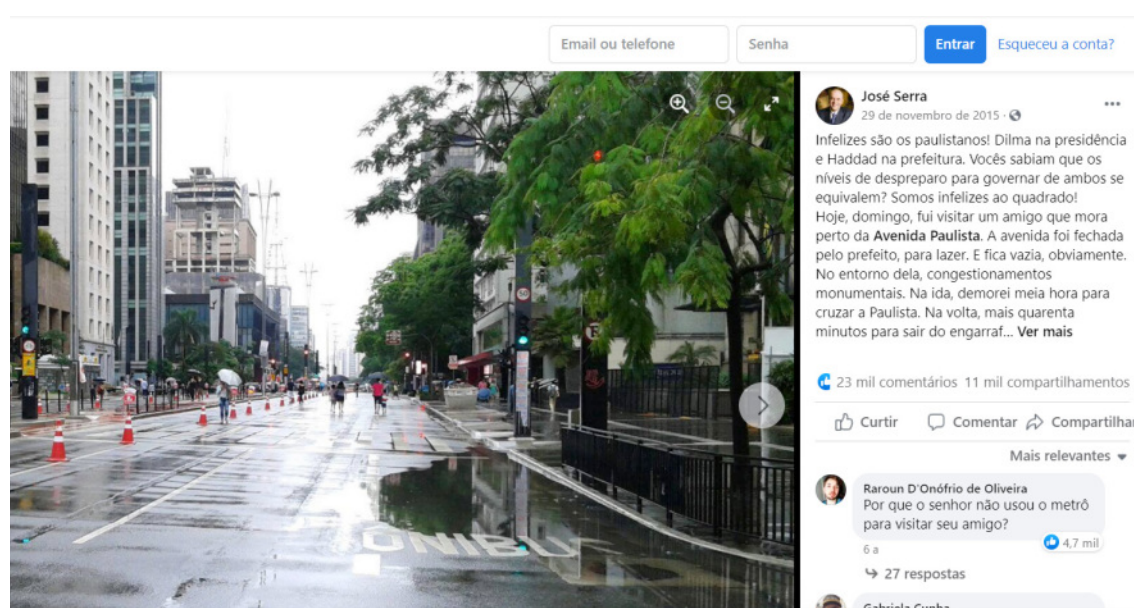
Entre as entidades que apoiavam o posicionamento do MPSP, destacam-se a SAMORCC e a Associação Paulista Viva. Na opinião do primeiro grupo, a decisão da Prefeitura era uma “infração”, por descumprir o acordo prévio com a promotoria. A Associação, por sua vez, declarou “sua veemente contrariedade em relação à decisão da prefeitura (de fechar a avenida)” (RELOM, 2015) e afirmou confiar no Ministério Público. Cabe observar que a SAMORCC foi contrária a realização do Domingo na Paulista em 2004, conforme destacado anteriormente, pois considerava a medida prejudicial ao fluxo de veículos motorizados.

21 Tal como publicou o G1 no anúncio da oficialização do programa: “O prefeito já havia afirmado em diferentes oportunidades que o fechamento da Paulista se trata de uma medida de política pública com objetivo de a população se apropriar da cidade e de aumentar os espaços de lazer.” (AVENIDA ..., 2015).

22 Fonte: Datafolha. Disponível em: <<http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2015/11/1701570-politicas-de-mobilidade-urbana-de-haddad-dividem-paulistanos.shtml>>. Acesso em 29 fev. 2020.

Ao contrário, a Associação Paulista Viva esteve envolvida na organização deste programa, juntamente com a gestão municipal.

No campo da oposição política, declarações do então senador José Serra causaram polêmica na internet. O político criticou o programa nas redes sociais com claro intuito de atacar a gestão petista, que afirmou estar despreparada para governar. De acordo com Serra, haviam “congestionamentos monumentais” na região da Avenida Paulista já que “A avenida foi fechada pelo prefeito, para lazer. E fica vazia, obviamente”<sup>23</sup>. A postagem foi feita em um dia de fortes chuvas na cidade<sup>24</sup> e foi vigorosamente rebatida pelos internautas. Após a repercussão, Serra não se posicionou frente ao programa, mas defendeu que a avenida fosse aberta aos carros em dias de menor público<sup>25</sup>.



**Figura 35** Reprodução da postagem de José Serra criticando a Paulista Aberta. Fonte: Facebook.

Em fevereiro de 2016, nova pesquisa realizada pelo Datafolha<sup>26</sup> indicou que 61% dos moradores da região da Avenida Paulista aprovavam a abertura da via aos domingos. O índice de aprovação era maior entre os entrevistados mais jovens, com idades entre 16 e 34 anos, chegando a 84%. O oposto foi observado na faixa etária entre 45 e 59 anos, na qual a rejeição ao programa foi de 69%. A maioria dos participantes declarou ter frequentado a

23 Conforme reproduzido pela Folha de São Paulo. Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/11/1713084-serra-reclama-de-av-paulista-fechada-e-vira-alvo-de-polemica-na-internet.shtml?cmpid=fb-uol-not>>. Acesso em 7 jan. 2020.

24 Em que São Paulo chegou a entrar em estado de atenção, segundo o portal Último Segundo. Disponível em: <<https://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2015-11-30/jose-serra-critica-fechamento-da-avenida-paulista-e-causa-revolta-na-internet.html?Foto1>>. Acesso em 7 jan. 2020.

25 Quando questionado pela Veja São Paulo. Disponível em <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/jose-serra-critica-fechamento-avenida-paulista/>> . Acesso em 29 fev. 2020.

26 Levantamento realizado em 3 de fevereiro de 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: 29 fev. 2020.

Paulista Aberta ao menos uma vez e a pesquisa identificou a média de seis visitas desde a oficialização da medida. Por fim, verificou-se que a média de avaliação da experiência entre os que frequentaram o programa foi de 8,2, numa escala de 0 a 10.

Mesmo após a legitimação do programa por parte da prefeitura, as organizações da sociedade civil envolvidas no projeto da Paulista Aberta, continuaram a pressionar o poder público, pois temiam sua descontinuação nas próximas gestões municipais<sup>27</sup>. No entanto, somente em junho de 2016, quase um ano após o primeiro teste de abertura da Avenida Paulista, foi promulgado o Decreto nº 57.086/16 que instituiu oficialmente o Programa Ruas Abertas, definindo seu caráter permanente. No mês de dezembro do mesmo ano, o Ruas Abertas foi premiado na 60ª edição do prêmio da Associação Paulista de Críticos de Arte (APCA). A Rua Aberta da Avenida Paulista, especificamente, foi a escolhida pelo júri como vencedora na área de arquitetura, dentro da categoria urbanidade<sup>28</sup>.

Quase dois anos após o início oficial da Paulista Aberta, houve a inauguração de novos centros culturais na Avenida Paulista, a Japan House e o Instituto Moreira Salles (IMS). O primeiro, aberto ao público em maio de 2017, é fruto de iniciativa do Ministério das Relações Exteriores do Japão para divulgação cultural de seu país e está localizado próximo à Praça Oswaldo Cruz, no sentido Paraíso. Na outra extremidade da avenida, quase na esquina com a Rua da Consolação, está o edifício do IMS, inaugurado em setembro do mesmo ano, com espaços expositivos, biblioteca e cineteatro.

Neste período, os veículos da mídia indicaram o fortalecimento de uma nova imagem da Avenida Paulista: “Três ‘gigantes’ consagram a Paulista como principal eixo cultural de SP”, escreveu a Folha de São Paulo em dezembro de 2016, antes mesmo da inauguração dos “gigantes”, referindo-se à Japan House, ao IMS e à unidade do SESC Avenida Paulista. A publicação apontava para “uma mudança de perfil do cartão-postal [a Avenida Paulista]: de centro comercial e financeiro para eixo das artes de São Paulo” (MENA, 2016).

Para o jornal O Estado de São Paulo, a abertura dos mais recentes equipamentos culturais contribuía para consolidar “a imagem de centro urbano de excelência” da “avenida mais cosmopolita da São Paulo” (AVENIDA ..., 2017). Ainda em 2017, outra publicação do veículo considera que a “Região da Paulista vive uma fase mais plural”, desta vez dando destaque também para a abertura da avenida aos domingos: “Especialistas afirmam que programa Paulista Aberta e novos espaços potencializam influência cultural” (MENGUE, 2017).

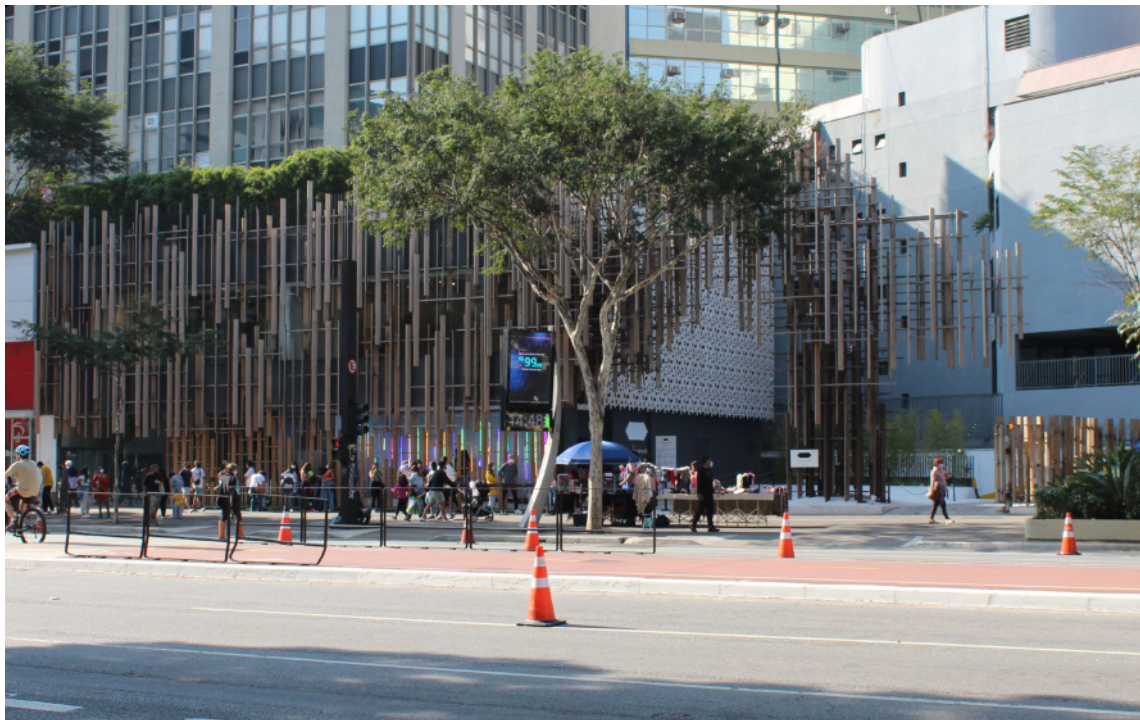
---

27 De acordo com o Labmob (2019, p.15), as organizações SampaPé, Cidade Ativa e Minha Sampa lançaram uma campanha em janeiro de 2016 com intuito de pressionar a Prefeitura a criar um projeto de lei para institucionalização da Paulista Aberta.

28 Conforme divulgado pela PMSP. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/premio-apca-reconhece-programa-ruas-abertas>> Acesso em 8 jan. 2020.



**Figura 36** Edifício do Instituto Moreira Salles localizado no nº2424 da Avenida Paulista. Fonte: Galeria da Arquitetura.



**Figura 37** Sede da Japan House na Avenida Paulista nº 52. Foto: autora, 2021.

A partir dessas publicações, notou-se que houve, neste momento, uma mudança no discurso da mídia geral, que passou a referir-se à Paulista Aberta como “abertura da via para pedestres” e não “fechamento para os carros”. Os novos centros culturais, inseridos neste contexto da avenida, compreenderam a importância de dialogar com o programa dominical já consolidado:

Segundo Lorenzo Mammì, coordenador-chefe de programação do IMS Paulista, a avenida está virando um corredor não só de cultura, mas também de práticas sociais. A este segundo ponto, os projetos do IMS e da Japan House prestam tributo especial. Em ambos os casos, os térreos dos edifícios formam praças contíguas com a calçada.

Desde que a Paulista abriu só para pedestres aos domingos, a permeabilidade entre espaço público e privado passou a ser algo desejável. “O prédio traz a rua para dentro do instituto. O desafio é dar conta da transformação da avenida e ser um espaço mais ativo”, diz Mammì. (MENA, 2016)

A reinauguração do SESC Avenida Paulista ocorreu no primeiro semestre de 2018. O edifício funcionou de 2005 a 2010 como unidade provisória e desde então estava fechado para reformas. O evento de reabertura foi realizado num domingo, durante o período de funcionamento da Paulista Aberta. Além da programação distribuída nos 17 andares do edifício, o SESC tinha intenção de promover atividades ao ar livre na avenida, principalmente aos domingos, e estudava a possibilidade de converter a Rua Leôncio de Carvalho, situada entre os edifícios do SESC e do Itaú Cultural, em calçadão exclusivo para pedestres.



**Figura 38** Térreo do SESC Avenida Paulista, com entrada larga e aberta para a calçada e realização de atividades na área externa (“Quiosco cultural” sob guarda-sol verde). Foto: autora, 2019.



**Figura 39** Apresentação do Domingo na Paulista em palco externo, montado no térreo do edifício da FIESP e voltado para a Avenida Paulista. Foto: autora, 2020.

As novas atrações se uniram aos centros culturais e museus já existentes na avenida: o MASP, a Casa das Rosas, o Centro Cultural FIESP e o Itaú cultural, e aos espaços de cinema, teatro e livrarias, conformando de fato importante corredor de cultura na cidade de São Paulo<sup>29</sup>. Além disso, observa-se que atividades como, por exemplo, o “Domingo na Paulista” do Centro Cultural FIESP, e até mesmo ações conjuntas como é o caso do “Paulista Cultural”<sup>30</sup>, ambas associadas à Paulista Aberta, passaram a fazer parte da programação das instituições culturais sediadas na Avenida Paulista.

A consolidação da Paulista Aberta, após sua legitimação política pública, não significou a ausência de conflitos e dificuldades de gestão. Somente em 2018 foi formado o Conselho Gestor Local da Avenida Paulista<sup>31</sup>, responsável por levar as questões levantadas pela população ao poder público, conforme determina o Decreto nº57.086/16. Neste período entra em discussão a proposta anunciada pelo subprefeito da Sé<sup>32</sup> para criação de vagas

29 Embora não executada, houve ainda iniciativa da Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo para possível instalação do Museu da Diversidade Sexual no casarão do número 1919, um dos últimos representantes das construções do início do século passado na avenida. Esta promoveu, em 2014, concurso público de projetos para o restauro do casarão Franco de Mello e construção de edificação anexa para sediar o Museu da Diversidade Sexual, hoje localizado na estação República do Metrô. Fonte: site ArcoWeb <<https://www.arcoweb.com.br/noticias/noticias/casarao-sera-restaurado-para-receber-museu-da-diversidade-em-sp>>, acesso em 16 jul. 2018.

30 Evento organizado pelas sete instituições culturais sediadas na Avenida Paulista que oferece diversas atrações gratuitas durante todo o domingo uma vez por ano.

31 Constituído pela Portaria Nº 024-PR-SÉ/ GAB/ 2018 de 10 de maio de 2018. Disponível em: <[legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/portaria-prefeitura-regional-da-se-pr-se-24-de-10-de-maio-de-2018](http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/portaria-prefeitura-regional-da-se-pr-se-24-de-10-de-maio-de-2018)>. Acesso em: 5 jan. 2020.

32 De acordo com o G1: “Prefeitura quer agendamento prévio de músicos na Paulista aos domingos para dar ‘harmonia ao convívio’”. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/prefeitura-quer-agendamento-previo-de-musicos-na-paulista-para-dar-harmonia-no-convivio.ghtml>>. Acesso em 31 ago. 2019.

marcadas para músicos e a exigência de agendamento prévio de apresentações, com local e hora marcados.

Esta tinha como objetivo solucionar os conflitos entre moradores<sup>33</sup>, incomodados com o som alto produzido pelas caixas de som dos músicos, e entre os próprios artistas, na disputa pelo espaço. Desde janeiro de 2015, a Portaria nº 004/SP-SÉ/GAB/2015 determina o limite de 50 pontos<sup>34</sup> para a permanência de artistas de rua na Avenida Paulista, entre artesãos e músicos. Tais pontos não são designados a nenhum dos artistas, sua ocupação ocorre por ordem de chegada, de forma que os músicos acabam prejudicados, pois os artesãos começavam a montar suas barracas por volta das 3h da manhã, segundo o subprefeito (RIBEIRO; RESK, 2018).

Avenida Paulista		
numeral	quantidade	localização
1510	3	em frente ao número 1510
1754	2	em frente ao número 1754
1100	2	em frente ao número 1100
1230	5	em frente ao número 1230
1439	5	em frente ao número 1439
1450	4	em frente ao número 1450
1938	5	em frente ao número 1938
2300	2	em frente ao número 2300 (Kalunga)
2001	2	em frente ao número 2001
2064	5	em frente ao número 2064 (Center 3)
2100	2	em frente ao número 2100 (Banco Safra)
parque novo	8	parque novo e casarão
1745	3	em frente ao número 1745 (Lojas Marisa)
Parque Trianon	2	junto ao canteiro, entre a banca de jornal e a Rua Peixoto Gomide
	50	

**Figura 40** Vagas demarcadas para exposição artística e de artesanato na Avenida Paulista. Fonte: Diário Oficial da Cidade de São Paulo, 06 mar. 2015.

Após reunir-se com a Prefeitura Regional da Sé, em junho de 2018, o Conselho Gestor Local da Avenida Paulista ficou responsável por mapear áreas possíveis para a criação das vagas para músicos. O objetivo do levantamento, de acordo com Rapahela Galletti, membro do Conselho, era garantir que não houvessem apresentações em frente aos 18 edifícios residenciais localizados na via, bem como junto a farmácias, igrejas e hospitais (CONSELHO ..., 2018). Embora tenha sido divulgado que o mapeamento deveria ser apresentado à Subprefeitura no dia 18 de julho de 2018 (CONSELHO ..., 2018), não foi possível verificar se este foi realizado e se alguma medida de fato foi tomada.

33 Mais uma vez, a SAMORCC chegou a se posicionar a favor da transferência do programa Paulista Aberta para o Vale do Anhangabaú, como já havia proposto em 2004 em relação ao Domingo na Paulista. A presidente da associação, Célia Marcondes, declarou que "O ideal é que não tivesse nada na Paulista" (RIBEIRO; RESK, 2018).

34 Os pontos definidos foram divulgados no Diário Oficial da Cidade de São Paulo no dia 06 de março de 2015.



**Figura 41** Já no período da manhã, banda monta seu “palco” para garantir lugar na Paulista Aberta. As apresentações costumavam ter início somente no período da tarde. Foto: autora, 2019.



**Figura 42** Alguns músicos chegavam ainda antes do horário de início do programa. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, 2019.

No mês de maio de 2019, pela primeira vez a avenida ficou aberta aos pedestres por 24 horas como parte da programação da Virada Cultural de São Paulo<sup>35</sup>. A proposta da Prefeitura, no entanto, não foi aceita de imediato. Um dia antes da realização do evento, foi expedida liminar proibindo o fechamento da avenida durante o período da Virada, a solicitação foi feita à Justiça por “associações de moradores da região” (STOCHERO; LARA, 2019) apoiados no argumento de descumprimento do TAC de 2007<sup>36</sup>. A administração municipal chegou a se manifestar afirmando que cumpriria a decisão judicial, porém, ainda no mesmo dia a decisão foi suspensa a pedido da Procuradoria Geral do Município (JUSTIÇA ..., 2019) e a Avenida Paulista ficou aberta das 18:00 do dia 18 até às 18:00 do dia 19 de maio de 2019.

Apesar de ter conquistado a liberação, a iniciativa acabou não atraindo tanto público como a região central, onde tradicionalmente são montados os palcos principais do evento e concentram-se as atrações mais aguardadas. De acordo com a Folha de São Paulo, a programação da Virada na Avenida Paulista ficou restrita aos centros culturais e, com a falta de apresentações ao ar livre, a via ficou vazia (CENTRO ..., 2019).

O relatório técnico de “Avaliação de Impacto da Paulista Aberta na Vitalidade Urbana” (LABMOB, 2019)<sup>37</sup>, divulgado ainda em maio de 2019, permitiu verificar o aumento dos índices de aprovação do programa nos três grupos abordados pelas pesquisas de opinião realizadas anteriormente, frequentadores, moradores e comerciantes. O estudo, realizado em outubro de 2018, demonstrou que 97% dos frequentadores e 71% dos moradores da região eram favoráveis à abertura da Avenida Paulista e entre os comerciantes, 86% dos representantes de lojas de rua e 92% dos ambulantes também se manifestaram a favor do programa.

Até março de 2020, a Paulista Aberta operou todos os domingos e feriados das 10:00 às 18:00, exceto em ocasiões especiais como os dias de realização das provas do Enem e da Fuvest, nos quais a prefeitura determinou a redução no horário de funcionamento do programa, com início a partir das 13h. No dia 13 de março de 2020, a Prefeitura anunciou a suspensão do programa<sup>38</sup>, a partir do dia 15, domingo, como medida de prevenção à transmissão da Covid-19.

---

35 Evento promovido pela Prefeitura de São Paulo desde 2005. Anualmente, diversas atrações culturais são oferecidas em diferentes pontos da cidade por 24 horas.

36 Na ocasião, segundo o G1, “O termo determina que a avenida seja fechada apenas aos domingos, em parte do dia, e em outros três dias, em eventos ocorridos no ano, como o Réveillon e a Corrida de São Silvestre. A Virada Cultural seria o 4º evento anual, contrariando o acordo.” (STOCHERO; LARA, 2019, grifo nosso), o que demonstra que houve revisão no TAC de 2007 para inclusão da Paulista Aberta.

37 Organizado pelo Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB) do programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, em parceria com: Bike Anjo, Corrida Amiga e o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (IDTP) e apoio o Instituto Clima e Sociedade (ICS).

38 Conforme notícia publicada no site da PMSP. Disponível em: <<https://www.capital.sp.gov.br/noticia/ruas-abertas-na-avenida-paulista-programa-sera-suspenso-neste-domingo>>. Acesso em: 12 jan. 2022.

Pouco antes, a abertura da Avenida Paulista já havia sido suspensa em duas ocasiões: no feriado do dia 25 de janeiro e durante o Carnaval de Rua 2020 nos dias 16, 23 e 25 de fevereiro e no dia 1º de março. Em ambos os casos, a justificativa apresentada pela gestão municipal foi a necessidade de “preservar a fluidez do tráfego” (PREFEITURA ..., 2020) já que outras vias estariam interditadas em função dos eventos programados para as comemorações do aniversário de São Paulo e realização dos blocos de carnaval. Desta forma, a Paulista Aberta operou por apenas 7 domingos entre janeiro e fevereiro de 2020.

O programa só foi reativado em julho de 2021, mas chama a atenção a continuidade de alguns usos consolidados ao longo do seu período de atividade, mesmo durante o período e, que esteve suspenso. Como destaca a publicação do O Estado de São Paulo, em agosto de 2020, com os parques fechados aos finais de semana, a Avenida Paulista era destino daqueles que buscavam áreas ao ar livre para passear e praticar exercícios físicos, ainda que restritos às calçadas e à ciclovia (COM ..., 2020). Em visitas a campo, verificou-se também a manutenção de atividades como o comércio ambulante nas calçadas, apresentações de artistas de rua e manifestações públicas.



**Figura 43** Grupo atrai espectadores com oferecimento de hipnose gratuita e pessoas passeiam nas calçadas da Avenida Paulista. Foto: autora, novembro de 2020.



**Figura 44** Manifestação na calçada em frente ao edifício da FIESP. Foto: autora, novembro de 2020.



**Figura 45** Pessoas passeiam, praticam exercícios físicos e comerciantes mantêm suas barracas nas calçadas da avenida. Foto: autora, novembro de 2020.

## Ruas Abertas

O programa Ruas Abertas, oficializado a partir da promulgação do Decreto nº57.086/16 e posteriormente da Lei nº16.607/16, marcou a consolidação da Paulista Aberta e a formalização da proposta introduzida por este movimento como política pública, ampliando a possibilidade de aberturas de vias para o uso livre das pessoas para as demais Subprefeituras da capital. Desde setembro de 2015, em consequência das exigências do MPSP para liberação da Paulista Aberta, a Prefeitura articulou audiências públicas para definir junto à população quais vias fariam parte do programa.

O Decreto nº57.086/16 de 24 de junho de 2016 ressalta o objetivo do programa de “garantir a equidade no uso do espaço público de circulação em vias e logradouros públicos” (SÃO PAULO, 2016). Além disso, ficam estabelecidas as estratégias de gestão e os órgãos envolvidos na instituição e manutenção das Ruas Abertas do município. Ainda segundo o decreto, a Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras deverá divulgar quais são as ruas integrantes do programa e será responsável por editar normas complementares, caso sugeridas pelas Secretarias Municipais, para o cumprimento do decreto.

É de responsabilidade das Subprefeituras: (1) a definição junto à população das vias que farão parte do programa, bem como seus horários de funcionamento; (2) determinar a quantidade e o tipo de atividades permitidas nas Ruas Abertas, tais como manifestações artísticas, culturais e esportivas e até mesmo o comércio de alimentos e bebidas. Também são permitidas parcerias com entidades da sociedade civil ou empresas que tenham interesse em promover ações ou fornecer equipamentos e infraestrutura complementar para o programa. Da mesma maneira, as Secretarias Municipais e outros órgãos da Administração Municipal estão autorizados a propor atividades nas Ruas Abertas para divulgação e fortalecimento de suas políticas públicas.

No âmbito da gestão, o decreto prevê a formação de três órgãos: o Comitê Intersetorial de Ruas Abertas, o Conselho Gestor Local e o Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas. O primeiro, composto por representantes de seis Secretarias Municipais<sup>39</sup> e da São Paulo Negócios, tem como objetivo apresentar propostas de melhoria para o programa e encaminhar para a gestão municipal as questões colocadas pelos outros dois órgãos. O Conselho Gestor Local, por sua vez, com membros das Subprefeituras, da CET, do Conselho Participativo e dois membros da sociedade civil<sup>40</sup>, fica responsável por encaminhar ao Comitê Intersetorial as sugestões e reclamações da população, também podendo indicar sugestões de aprimoramento. Por fim, o terceiro, composto por um representante do gabinete do prefeito e dois membros de entidades da sociedade civil ligados à agenda de mobilidade, é encarregado de realizar reuniões periódicas com o Conselho Gestor Local, apresentar propostas de melhorias e identificar possíveis parceiros locais, entre empresas e sociedade civil, interessados em promover atividades nas Ruas Abertas.

---

39 São elas a Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras, Secretaria Municipal de Transportes, Secretaria Municipal de Cultura, Secretaria Municipal de Esportes e Lazer, Secretaria Municipal do Desenvolvimento, Trabalho e Empreendedorismo e a Secretaria Municipal de Segurança Urbana.

40 Dentre os moradores e proprietários de imóveis da região onde está localizada a Rua Aberta.

A Lei nº 16.607/16 de 29 de dezembro de 2016, define que o Programa Ruas Abertas “consiste na destinação temporária ou permanente de trechos de vias públicas, praças e largos para atividades de lazer, esporte e cultura”. Além disso, a lei inclui três outras categorias de programas voltados para ruas: as Ruas de Cultura e Lazer com funcionamento aos domingos e feriados das 10:00 às 16:00; as Ruas 24 Horas, que tem possibilidade de funcionamento ininterrupto e as Vagas Vivas, ou parklets, que possibilitam a extensão do passeio em áreas de estacionamento de automóveis na via para uso de estar e lazer.

De acordo com a lei, todas as Subprefeituras poderão indicar pelo menos uma área de Rua 24 horas e deverão determinar ao menos uma Rua de Cultura e Lazer. Em ambos os casos, o programa poderá ser ativado ou desativado a qualquer momento, seja por manifestação da população ou do próprio poder público, desde que sejam apresentadas à Subprefeitura responsável as devidas justificativas.

Como mencionado anteriormente, o programa Ruas Abertas passou a funcionar oficialmente desde outubro de 2015, ainda antes da promulgação da legislação referida acima e logo após a realização das audiências públicas nas Subprefeituras. Primeiro, além da Avenida Paulista, foram abertas mais duas vias em Aricanduva e M'Boi Mirim. No final de novembro do mesmo ano, tiveram início as Ruas Abertas em outras 9 regionais: Cidade Ademar, Pirituba, Ermelino Matarazzo, Jaçanã / Tremembé, Penha, Campo Limpo, Butantã, Sapopemba e Vila Maria, com funcionamento das 10:00 às 16:00, aos domingos e feriados<sup>41</sup>.

Ao contrário da Paulista Aberta que foi amplamente discutida na mídia geral desde os primeiros ensaios, as demais Ruas Abertas tiveram pouca divulgação. Para além das breves notícias divulgadas no site da prefeitura, mais concentradas no período de anúncio das audiências públicas, as informações relativas ao programa são escassas. Não existe, por exemplo, canal de fácil acesso onde é possível obter a listagem oficial das vias que o integram, como no caso das Ruas de Lazer, cuja relação atualizada de ruas participantes é disponibilizada no site da SEME. A comunicação geral, inclusive de possíveis mudanças no funcionamento das Ruas Abertas, fica restrita ao site da gestão municipal, portanto questiona-se o seu alcance frente ao público interessado.

Nas redes sociais foram identificadas duas páginas do Facebook relacionadas ao programa Ruas Abertas: a comunidade “Ruas Abertas”, criada para “informar quais ruas da cidade de São Paulo são abertas às pessoas aos domingos e feriados, das 10h às 16h”<sup>42</sup> e a página “Rua Aberta Abel Ferreira - Anália Franco”<sup>43</sup>, organizada por associações de moradores da região e contendo informações sobre a Rua Aberta da Subprefeitura da Mooca.

---

41 Conforme divulgado pelo G1. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/11/avenida-paulista-e-outras-12-vias-serao-abertas-neste-domingo.html>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

42 Disponível em: <[https://www.facebook.com/ruasabertasSP/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/ruasabertasSP/?ref=page_internal)>. Acesso em: 13 jan. 2022.

43 Disponível em: <<https://www.facebook.com/Rua-Aberta-Abel-Ferreira-An%C3%A1lia-Franco-607789149381722/>>. Acesso em: 13 jan. 2022.

Em 2015, dados disponibilizados pela ONG Cidade Ativa<sup>44</sup> indicavam o total de 24 vias que integravam o Ruas Abertas. No ano seguinte, quando promulgada a Lei nº 16.607/16, a prefeitura afirmou que foram realizadas audiências públicas em todas as Subprefeituras da capital, resultando na “abertura de 29 ruas em diferentes bairros”,<sup>45</sup> porém, a notícia não especifica quais foram as ruas definidas para participar do programa.

Algumas notícias publicadas em veículos de comunicação local, como o Jornal SP Norte, destacaram o problema da falta de divulgação do programa entre os moradores da região, indicando que, já em 2016, “foi comum ver a rua sem nenhuma atividade e, pelo fechamento, atrapalhando o trânsito da região” (VITERBO, 2016a). Na Subprefeitura da Vila Maria / Vila Guilherme, chegou a haver a transferência de endereço da Rua Aberta, por solicitação da população (VITERBO, 2016b).

A partir do Decreto nº 58.425/18, promulgado em setembro de 2018, a coordenação do Comitê Intersetorial de Ruas Abertas e do Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas foi transferida do Gabinete do Prefeito para a SEME. Neste período, segundo reportagem da revista Carta Capital, apenas 19 das 32 Subprefeituras de São Paulo ainda mantinham o programa Ruas Abertas (PROGRAMA ...,2018). Destas, a maior parte não havia criado os mecanismos de participação, tais como o Conselho Gestor Local. Conforme levantado pela publicação, somente as Subprefeituras de Sapopemba e Itaim Paulista na Zona Leste, M’Boi Mirim na Zona Sul e da Sé no Centro tinham seus Conselhos Gestores definidos.

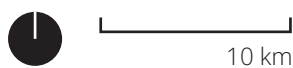
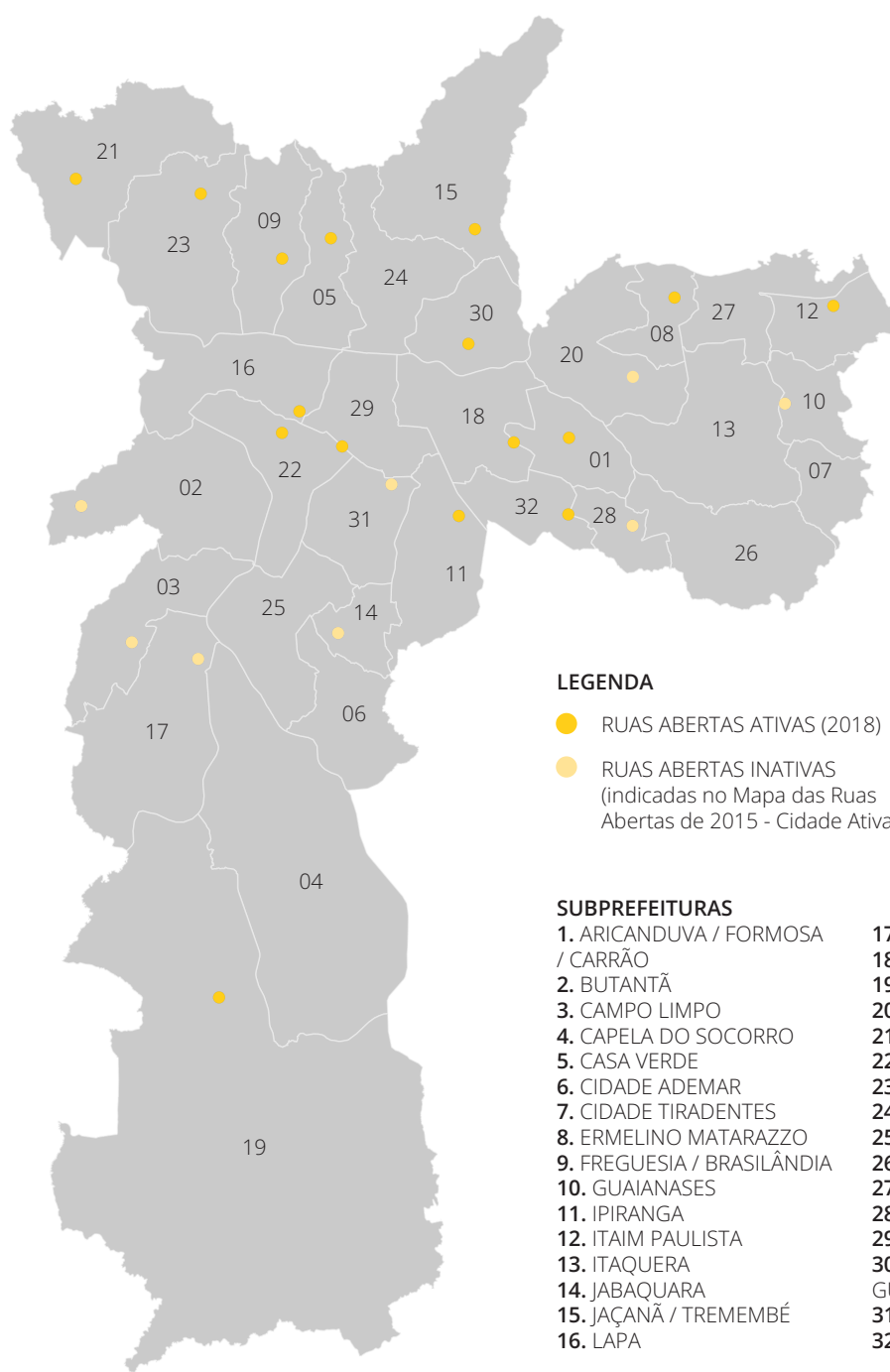
Finalmente em novembro do mesmo ano, a SEME divulgou a lista de vias que integravam o programa Ruas Abertas<sup>46</sup> (Mapa 06), com funcionamento todos os domingos e feriados das 10:00 às 16:00, exceto a Avenida Paulista e a Avenida Sumaré, que funcionam em horários diferenciados: das 10:00 às 18:00 e das 7:00 às 14:00, respectivamente.

---

44 Mapa das Ruas Abertas elaborado pelo Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento das Ruas Abertas. Disponível em < <https://cidadeativa.org/iniciativa/leituras-urbanas/paulista-aberta/> > Acesso em 2 nov. 2019.

45 Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-institui-oficialmente-programa-ruas-abertas>> Acesso em 2 nov. 2019.

46 Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/esportes/noticias/index.php?p=267722>>. Acesso em 2 jan. 2020.



ARICANDUVA: Rua Benedito Galvão e Praça Albino F. Figueiredo; CASA VERDE : Avenida Koshun Takara (Sentido Bairro-Centro); ERMELINO MATARAZZO: Avenida Milene Elias; FREGUESIA DO Ó: Avenida José da Natividade Saldanha; IPIRANGA: Rua Aida; ITAIM PAULISTA: Rua Monte Camberela; JAÇANÃ / TREMEMBÉ: Rua São Luiz Gonzaga e Praça Com. Alberto de Souza; LAPA: Avenida Sumaré; MOOCA: Avenida Vereador Abel Ferreira; PARELHEIROS: Rua Terezinha do Prado Oliveira e Rua José Pedro de Borba; PERUS: Rua Salvador Albano e Avenida Piero Trica; PINHEIROS: Rua Medeiros de Albuquerque; PIRITUBA: Rua Professor Onésimo Silvaira; VILA MARIA / VILA GUILHERME: Rua Cássio de Almeida; VILA PRUDENTE: Rua Luis Pereira da Silva; SÉ: Avenida Paulista.

## Mapa 06: Ruas Abertas

As organizações envolvidas no movimento Paulista Aberta e a mídia divulgaram o possível “desmonte” do programa no início da gestão do prefeito João Dória, em 2017, após reclamações de moradores que relataram a desativação de algumas das Ruas Abertas sem aviso prévio (RODRIGUES; MACHADO, 2017). De fato, o número de vias confirmadas em 2018 como integrantes do programa, 16 no total, demonstra a diminuição significativa e possivelmente, uma desmobilização por parte do poder público.

Com relação ao funcionamento, assim como ocorre na Paulista Aberta, as demais vias que integravam o programa Ruas Abertas ficavam livres para o uso das pessoas a pé ou em veículos não motorizados, sem a montagem de estruturas temporárias ou equipamentos de apoio além dos cavaletes de bloqueio fornecidos pela CET.



**Figura 46** Rua Aberta da Casa Verde, na Avenida Koshun Takara, em 2017. Fonte: Galeria Jardim Peri Zona Norte / Facebook.

As Ruas Abertas também foram suspensas em março de 2020, em decorrência da pandemia de Covid-19, entretanto, o programa não foi retomado em 2021 e as vias integrantes, à exceção da Avenida Paulista, não foram mais abertas para as pessoas até o presente momento. Bernardo (2021) analisa a decisão da Prefeitura de reabrir somente a Avenida Paulista e destaca depoimentos de moradores do Jardim Peri, na Zona Norte, de Ermelino Matarazzo e do Ipiranga que relataram sentir falta das Ruas Abertas em seus bairros, ressaltando o seu potencial como espaços de lazer e cultura. Ainda assim, observa que, mesmo antes da pandemia, o programa vinha sofrendo com a falta de interesse tanto da gestão municipal como dos próprios moradores. Segundo relato de morador, a Rua Aberta da Vila Prudente já não era usada pela população.

De acordo com a autora, na ocasião da reportagem, em setembro de 2021, a prefeitura informou que a retomada da Paulista Aberta serviria como experiência para avaliar o possível retorno das demais Ruas Abertas.







## 6. Paulista Aberta

O funcionamento da Paulista Aberta depende somente da interdição da circulação de veículos motorizados na Avenida Paulista, diferenciando-a das iniciativas que a antecederam, especialmente no que diz respeito à liberdade de uso e apropriação do espaço conquistado pela sua implantação. Este formato, adotado já nos primeiros testes da medida, foi mantido mesmo após a sua legitimação como programa municipal. Em resumo, não houve o estabelecimento de normas estritas de operação, gestão e utilização que limitassem a premissa inicial. Além disso, o projeto original, bem como os fatores condicionantes do processo de implantação e consolidação da Paulista Aberta, reforçaram a importância desta liberdade programática.

A necessidade de distinguir claramente a proposta da noção de evento contribuiu não só para que o programa fosse efetivado como também para a sua manutenção. Se, por um lado, a ausência de atividades organizadas previamente fez com que, a princípio, não houvesse elementos que indicassem as formas de uso possíveis ou esperadas, por outro, destaca-se a diversidade de práticas que se consolidaram ao longo dos seus anos de vigência.

O estudo de experiências anteriores, sobretudo aquelas que ocorreram na própria cidade de São Paulo, demonstrou a fragilidade dos programas restritos ao oferecimento de atrações fixas. Esta dependência teria limitado o alcance de alguns dos programas analisados, tais como o Domingo na Paulista, em dois sentidos: (1) condicionando as possibilidades de

uso a atividades específicas cujos critérios de definição foram estabelecidos pela gestão municipal, sem a participação da população interessada no processo e (2) demandando maior esforço de organização o que, ao final, contribuiu para menor durabilidade das iniciativas.

Cabe uma ressalva com relação às Ruas de Lazer, que estruturalmente se aproximam das Ruas Abertas, programa no qual a Paulista Aberta se insere. Nelas, o uso efetivo da rua depende exclusivamente da ação dos moradores, desvinculado-se, portanto, de determinações vindas da administração municipal. Também ficam a critério dos moradores a organização e gestão do programa, assim como a decisão sobre sua continuidade, já que, desde 2014, é necessário proceder o recadastramento anual das ruas que o integram. A principal diferença, especialmente no caso da Paulista Aberta, é a escala de abrangência. Enquanto as Ruas de Lazer têm influência direta sobre apenas um trecho de rua, dentro de uma escala local bastante reduzida, a abertura da Avenida Paulista alcançou grande visibilidade, atraindo frequentadores de todas as regiões de São Paulo, inclusive de fora do município.

Tais aspectos destacados reforçam a relevância da investigação de campo empreendida ao longo da pesquisa. A análise das formas de apropriação e sua distribuição na Paulista Aberta foi fundamental para a compreensão do significado da transformação temporária da avenida em espaço para as pessoas, sobretudo porque os usos e atividades observados são justamente a base dessa transformação uma vez que, morfologicamente, a Avenida Paulista permanece a mesma.

De encontro com o colocado por Vogel (2017, p.104) “consideramos o significado da rua como sendo o uso ou a multiplicidade de usos efetivos que dela se fazem”, o movimento que ocorre na Paulista Aberta, conforme observado em campo, não é entendido como passivo, resultado imediato da implantação do programa, mas sim o que o produz efetivamente e o que o caracteriza.

Sendo assim, as questões que orientaram o trabalho de campo e a posterior análise dos dados coletados foram:

1. O que é a Paulista Aberta, da perspectiva dos usos que os frequentadores fazem dela? Tendo em vista a ausência de programação definida, quais são as atividades realizadas durante seu período de funcionamento?
2. Quais são as relações que os usuários estabelecem com o espaço existente e quais são as transformações que ocorrem a partir desta interação? Considerando que não existem mecanismos de organização espacial fixos que configuram, por exemplo, a setorização do espaço por tipo de atividade, como a Avenida Paulista é apropriada pelos usuários?

Com isso, buscou-se compreender quais as novas dinâmicas geradas a partir da implantação da Paulista Aberta e como este programa, enquanto processo, pode auxiliar nas discussões de planos e projetos para os SELs da cidade de São Paulo.

A seguir serão apresentados os principais resultados do trabalho de campo realizado, compreendendo a descrição e interpretação das observações feitas *in loco*, o material gráfico produzido com base nos levantamentos e, por fim, as decorrentes reflexões e considerações finais. Os resultados que seguem não são definitivos, nem conclusivos, mais uma vez em concordância com Vogel (2017, p.104) “Como toda interpretação, a nossa não pretende ser a única possível, mas pretende certamente traduzir a experiência por meio da qual acreditamos que nos tenhamos aproximado dos outros usuários”.

## Aproximações à Paulista Aberta

Os levantamentos de campo foram realizados durante o primeiro ano da pesquisa, ao longo de 2019 e no início de 2020<sup>1</sup>, e tiveram caráter exploratório, com intuito de promover a aproximação ao objeto de estudo<sup>2</sup>. Os dados foram coletados a partir da observação *in loco* e do levantamento fotográfico. Posteriormente, foram organizadas anotações de campo, com base na memória das visitas e na análise das imagens coletadas. As anotações concentram informações como o período de realização das visitas, características climáticas do dia e as principais impressões verificadas em cada ocasião.

Através da observação do programa em funcionamento foi possível identificar a multiplicidade de atividades realizadas pelos usuários, aspecto que mais chamou atenção durante os levantamentos. De forma geral, com base no conhecimento prévio da iniciativa, já era viável elencar um conjunto de práticas recorrentes, porém, o trabalho de campo revelou maior diversidade e complexidade do que se podia prever.

Sendo assim, a análise do material levantado nas visitas teve início com a tabulação das atividades. A partir da listagem inicial, percebeu-se a necessidade de classificá-las em duas categorias: atividades espontâneas e atividades programadas. Esta classificação foi proposta pois verificou-se que a realização de certas atividades dependia de organização prévia e, por vezes, do uso de materiais de apoio, diferenciando-se das práticas que aconteciam de forma espontânea. Além disso, percebeu-se, em muitos casos, a relação de tais ocorrências com o oferecimento ou a promoção de produtos e serviços específicos.

A frequência com que as atividades foram observadas, dentro do recorte de visitas realizadas, também serviu de referência para identificar as práticas mais recorrentes e aquelas que ocorriam de forma esporádica.

Com base nesta organização, o levantamento fotográfico foi categorizado de forma que as imagens coletadas em campo estivessem relacionadas à referida listagem de atividades. Este procedimento auxiliou na leitura e interpretação das observações de campo e serviu de base para a definição das formas de apresentação dos resultados contida nesta dissertação.

---

1 Para a análise apresentada neste capítulo foi considerado também o levantamento fotográfico realizado em junho 2018 para elaboração do projeto de pesquisa submetido ao processo seletivo da pós-graduação.

2 A intenção inicial era coletar dados mais gerais a partir dos quais seriam definidos enfoques de aprofundamento que, por sua vez, embasariam o planejamento e estruturação de novas visitas a campo, previstas para o ano de 2020. Este plano foi impossibilitado devido à suspensão do programa Paulista Aberta, em decorrência da pandemia de Covid-19, a partir de março de 2020.

Para além das atividades em si, percebeu-se a conformação de diferentes meios de interação entre os usuários e o espaço — material, sistema de objetos — existente. Ainda que parte das práticas verificadas em campo mantivessem relação com o sentido de circulação, próprio da rua, algumas atividades provocavam permanências que, por sua vez, ocasionavam apropriações inesperadas de determinados elementos do espaço físico da Avenida Paulista. Este aspecto contribuiu para a análise pretendida, em especial para a compreensão das transformações temporárias que ocorreram em decorrência da Paulista Aberta.

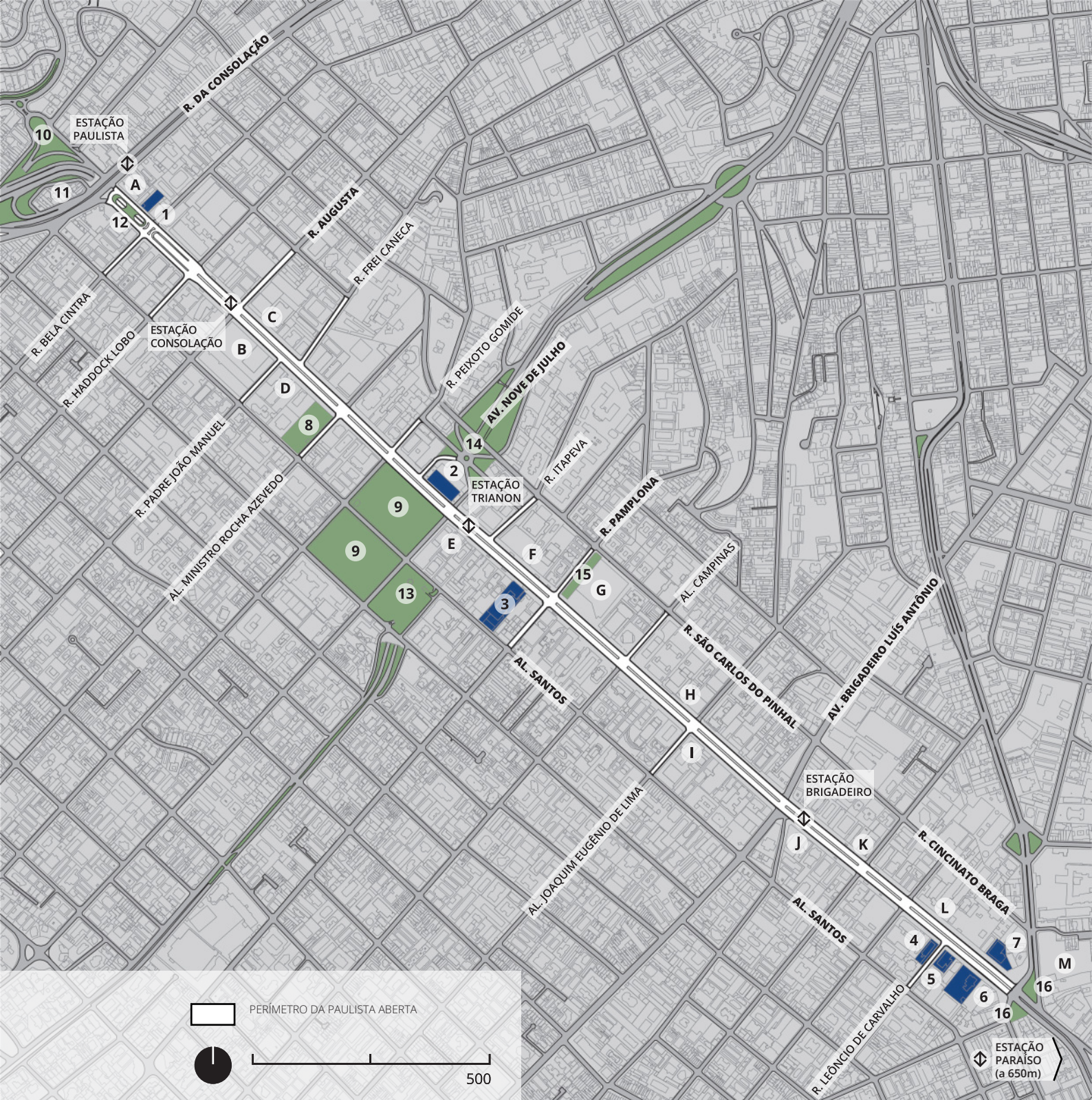
Por fim, a partir dos levantamentos de campo, foi possível interpretar a espacialização do programa como um todo. Ficou claro, durante o seu funcionamento, que a Avenida Paulista não é ocupada de forma homogênea, pelo contrário, existem variações significativas no fluxo de usuários e nos tipos de atividades mais recorrentes, tanto territorialmente como temporalmente. Certas atividades são mais frequentes no período da manhã, enquanto outras costumam ocorrer no período da tarde, por exemplo. Do mesmo modo, alguns trechos da avenida atraem mais frequentadores do que outros. Estas observações foram a base para a produção dos registros cartográficos que serão apresentados na sequência.

## **Paulista Aberta em uso: atividades**

O mapa da Paulista Aberta (Mapa 01), mostra toda a área de influência do programa, ou seja, a extensão da via que é liberada para o uso das pessoas aos domingos e feriados, da Rua da Consolação até a Praça Oswaldo Cruz. O trecho compreende importantes pontos de interesse, conforme apontado no mapa, são sete centros culturais, além dos espaços livres públicos existentes, incluindo dois parques municipais e sete praças.

Nesta área estão localizadas quatro estações de metrô: a estação Paulista, na Rua da Consolação, e as estações Consolação, Trianon-MASP e Brigadeiro na própria Avenida Paulista. O acesso à avenida ainda pode ser feito pela estação Paraíso, situada a 650 metros a pé da praça Oswaldo Cruz. Durante a Paulista Aberta, a circulação de ônibus é transferida para as vias paralelas, a Alameda Santos e as Ruas São Carlos do Pinhal e Cincinato Braga.

A partir desta primeira visão geral, já destaca-se a acessibilidade da via por meios de transporte público e a existência de espaços que atraem visitantes independentemente do programa. Fora as instituições culturais, os cinemas, teatros, centros de compras, bares e restaurantes são atrativos que reforçam a vocação da Avenida Paulista como destino de passeio aos finais de semana. Aos domingos, no vão livre do MASP e na calçada de acesso ao Parque Trianon ocorrem a Feira de Antiguidades e a Feira de Arte, Artesanato e Cultura, respectivamente. No período em que foram realizados os levantamentos de campo, existia também a feira gastronômica na Alameda das Flores, calçadão localizado entre a Avenida Paulista e a Rua São Carlos do Pinhal.



#### CENTROS CULTURAIS

1. INSTITUTO MOREIRA SALLES
2. MASP
3. CENTRO CULTURAL FIESP
4. ITAÚ CULTURAL
5. SESC AV. PAULISTA
6. CASA DAS ROSAS
7. JAPAN HOUSE

#### PARQUES

8. PARQUE MÁRIO COVAS
9. PARQUE TENENTE SIQUEIRA CAMPOS (TRIANON)

#### PRAÇAS

10. PRAÇA MAL. CORDEIRO DE FARIAS
11. PRAÇA JOSÉ MOLINA
12. PRAÇA DO CICLISTA
13. PRAÇA ALEXANDRE GUSMÃO
14. PRAÇA GEREMIA LUNARDELLI
15. PRAÇA SHOP. CID. SÃO PAULO
16. PRAÇA OSWALDO CRUZ

#### OUTRAS ATRAÇÕES

- A. BELAS ARTES (CINEMA)
- B. CONJUNTO NACIONAL
- C. SHOPPING CENTER 3
- D. GALERIAS COMERCIAIS / CASARÃO

- E. GALERIAS COMERCIAIS / BARES E CAFÉS

- F. ALAMEDA DAS FLORES (FEIRA DE COMIDA)

- G. SHOP. CIDADE DE SÃO PAULO

- H. EDIFÍCIO GAZETA (CINEMA E

- TEATRO) / SHOP. TOP CENTER

- I. BARES E RESTAURANTES

- J. GALERIA COMERCIAL (BAR, CAFÉ, LIVRARIA)

- K. SHOP. BOULEVARD MONTI MARE

- L. HOSPITAL SANTA CATARINA

- M. SHOP. PAULISTA

## Mapa 01: Paulista Aberta

Durante a operação da Paulista Aberta, verificou-se que o tráfego de veículos motorizados também era interrompido em algumas das ruas adjacentes à Avenida Paulista, conforme indicado no Mapa 01: as Ruas Augusta, Frei Caneca, Peixoto Gomide, Itapeva e Alameda Campinas, no sentido centro; as Ruas Bela Cintra, Haddock Lobo, Padre João Manuel, Alameda Ministro Rocha Azevedo, Alameda Joaquim Eugênio de Lima e Rua Leôncio de Carvalho, no sentido bairro e a Rua Pamplona, nos dois sentidos. Existia assim, a possibilidade de extensão das atividades e apropriações espontâneas dos usuários da Paulista Aberta para essas ruas do entorno. Nas visitas de campo observou-se que algumas dessas ruas eram de fato ocupadas pelos usuários do programa (Figuras 1 a 4).



**Figura 1** Banda e espectadores ocupam a Rua Padre João Manuel, livre da circulação de veículos até o cruzamento com a Alameda Santos. Foto: autora, junho de 2018.



**Figura 2** O parklet, com assentos em área sombreada, e os estabelecimentos de alimentação também são atrativos neste trecho da Rua Padre João Manuel. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 3** Pedestres e skatistas circulam pelo leito carroçável no trecho inicial da Rua Augusta, também aberto. Foto: autora, junho de 2018.



**Figura 4** No sentido bairro a Rua Pamplona ficava aberta até a Alameda Santos, podendo ser aproveitada por pedestres e ciclistas. Foto: autora, dezembro de 2019.

Para todo perímetro destacado no Mapa 01 foram levantadas as principais atividades realizadas pelos frequentadores do programa, sua relação consta nos Quadros 1 e 2, apresentados abaixo.

**Quadro 1 - Atividades espontâneas observadas na Paulista Aberta**

ATIVIDADE
1. Passeio a pé
2. Passeio sobre rodas: bicicleta, patinete, triciclo
3. Práticas esportivas: corrida, caminhada e ciclismo
4. Outras práticas esportivas: jogos com bola
5. Skate
6. Registros fotográficos ( <i>selfies</i> , fotos e vídeos)
7. Dança
8. Brincadeiras infantis

**Quadro 2 - Atividades programadas observadas na Paulista Aberta**

ATIVIDADE
9. Encontros de grupos
10. Apresentações de artistas de rua (música, teatro e outros)
11. Comércio Ambulante
12. Atividades promovidas por centros culturais
13. Manifestações, passeatas e atos políticos
14. Ações de grupos, coletivos ou instituições
15. Ações de divulgação / panfletagem

Esta listagem já considera a classificação nas categorias de “atividades espontâneas” e “atividades programadas”, exposta anteriormente, como forma de diferenciar as manifestações que ocorriam de forma voluntária, realizadas pelas pessoas que frequentavam o programa livremente<sup>3</sup> daquelas que eram promovidas por indivíduos ou grupos com objetivos específicos — sejam manifestações culturais, formas de entretenimento ou o oferecimento de produtos e serviços — e que pressupunham organização prévia e, por vezes, a utilização de estruturas de apoio — suportes temporários como barracas e mesas, equipamentos de som, figurinos e fantasias, entre outros.

<sup>3</sup> Em geral com objetivos relacionados ao lazer e à prática de atividades físicas.

Adotou-se o termo “atividade” para referenciar todas as práticas realizadas pelos usuários da Paulista Aberta, em concordância com a distinção entre “usos” e “atividades” proposta por Gonçalves (2020). Segundo o autor, quando se faz referência ao termo usos, “trata-se dos usos lindeiros às ruas, das funções que se desenvolvem nas edificações e lotes que têm acesso direto pelas vias”, enquanto a adoção do termo atividades “é justamente para distinguir o que ocorre nas construções lindeiras do que ocorre nas ruas propriamente ditas” (GONÇALVES, 2020, p.390). As atividades, sejam eventos, festas, feiras livres ou o comércio ambulante, podem ocorrer de forma regular ou esporádica e, como ressalta o autor:

[...] são historicamente relacionadas com as ruas, têm importante papel cultural, social e econômico e devem ser estimuladas. Reforçam seu caráter de lugar da vida pública e devem ser entendidas como parte fundamental da história e da vida da cidade. Muitas famílias dependem dessas atividades. Existem muitos tipos de trabalho e de serviços que ocorrem diretamente nas ruas, muitas vezes reprimidos e perseguidos, mas que deveriam ser regularizados, estimulados e mais bem geridos. (GONÇALVES, 2020, p.390)

Como será demonstrado adiante, na experiência da Paulista Aberta observa-se claramente este importante papel das atividades realizadas na via. Embora o programa seja mais comumente caracterizado pelas manifestações culturais e de lazer, ou até mesmo pelo viés da prática esportiva e da mobilidade urbana, não são menos relevantes as relações de trabalho que ali se estabelecem, sobretudo através do comércio ambulante.

Nishikawa (1984) compreende a diferenciação entre usos e atividades em relação ao espaço. Para a autora o “uso tem conotação de um fato que pressupõe a existência prévia do espaço. Há um vínculo estreito entre uso, ocupação e espaço”, a atividade, por sua vez, “em si apresenta condições que são anteriores à existência do espaço; esta condição é a necessidade ou aspiração do homem para desempenhá-la” (NISHIKAWA, 1984, p.13). Desta maneira, afirma que

Se o espaço adequado se lhe apresentar, a pessoa que for desempenhar a atividade passa a ser usuário deste espaço. O usuário vai fazer o uso do espaço que passa a existir para comportar atividades necessárias ou desejadas, que podem ser adequadas ou não, dentro de um contexto em que, eventualmente, outras necessidades e aspirações estão em jogo. (NISHIKAWA, 1984, p.13)

Nesta perspectiva, entende-se que as atividades estão diretamente ligadas à ação humana no espaço, aproximando-se dos conceitos de apropriação abordados anteriormente, ao passo que os usos têm a ver com as funções formalmente determinadas para tal espaço.

Na sequência se procederá a descrição e análise das atividades observadas na Paulista Aberta durante os levantamentos de campo, começando pela categoria de atividades espontâneas (Quadro 1) e, em seguida, as atividades programadas (Quadro 2).

## 1. PASSEIO A PÉ



**Figura 5** Frequentadores caminham a pé pelo leito carroçável da Avenida Paulista. Foto: autora, setembro de 2019.

O trabalho de campo revelou que a maioria das pessoas frequentava a Paulista Aberta com o objetivo de passear a pé pela Avenida Paulista, principalmente pelo leito carroçável, espaço conquistado pelo programa. O passeio era feito por famílias, grupos de amigos, casais, pessoas com animais de estimação (cachorros, em geral) e por pessoas sozinhas. A distinção entre as pessoas que estão a passeio daquelas que frequentavam o programa para a prática da caminhada como atividade física foi percebida, principalmente, pela vestimenta<sup>4</sup>, mas também pela velocidade de deslocamento. Aqueles que estavam a passeio frequentemente se movimentavam em um ritmo mais lento e tendiam a fazer paradas para observar o movimento e/ou interagir com outras atividades que ocorriam simultaneamente.

A pesquisa realizada pelo Instituto Datafolha em fevereiro de 2016<sup>5</sup>, poucos meses após o início oficial do programa, já indicava que caminhar pela Avenida Paulista era a atividade predominante durante a Paulista Aberta. De acordo com o levantamento feito entre os moradores da região, 79% dos entrevistados declararam, de forma espontânea, que foram à Paulista Aberta para caminhar.

4 Como indica Gomescásseres (2003), a observação dos tipos de vestimenta, entre outros aspectos, auxilia na identificação dos motivos pelos quais os usuários frequentam o programa analisado. No caso de seu estudo sobre a Ciclovia de Bogotá, a autora pode reconhecer e classificar os diversos grupos de frequentadores com auxílio através da distinção de gênero e faixa etária, mas também dando atenção aos seus tipos de vestimenta, equipamentos utilizados e hábitos de consumo durante o programa.

5 "Opinião dos moradores da região da Paulista sobre o fechamento da avenida aos domingos", pesquisa de 3 de fevereiro de 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: 29 fev. 2020.



**Figura 6** Pessoas passeiam pela avenida com seus cachorros, casais caminham de mãos dadas e família passeia com carrinho de bebê (esq.). Entre a maioria em trajes casuais de passeio, homem de preto, à esquerda, aparenta praticar atividade física: utiliza tênis esportivo, shorts de tecido mais leve e fones de ouvido. Foto: autora, agosto de 2019.



**Figura 7** Passeio em família durante a Paulista Aberta: era comum a presença de pais com crianças de diferentes faixas etárias. Foto: autora, janeiro de 2020.

## 1. 1. PASSEIO A PÉ: INTERAÇÕES

Com frequência observou-se a interação dos frequentadores a passeio com outras atividades. Sobretudo o comércio ambulante e as apresentações de artistas de rua incentivavam paradas no percurso e provocavam reações: além da interrupção no percurso, que tornava os usuários espectadores, os registros em fotos e vídeos foram as formas mais recorrentes de resposta às outras atividades que ocorriam durante o programa.



**Figura 8** Frequentadores interrompem o percurso para assistir à apresentação da banda. Mesmo entre aqueles que não paravam havia ao menos interação visual com a atração. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 9** Usuários observam a passagem de manifestantes. Ao fundo, homem registra o movimento com o celular. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figura 10** Em geral, aqueles que optavam por passear nas calçadas eram atraídos pelo comércio ambulante, que costumava ocupar a frente dos lotes de edifícios comerciais, inativos aos domingos. O passeio, nessas situações, era mais lento e com mais paradas para observar os produtos oferecidos. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 11** Também aqueles que estavam na Paulista Aberta para praticar exercícios físicos (usuário com vestimenta esportiva e fones de ouvido) faziam paradas para interagir com as atrações em curso. Foto: autora, dezembro de 2019.

## 2. PASSEIO SOBRE RODAS



**Figura 12** Frequentadores com bicicletas próprias e alugadas (bicicleta laranja do Bike Itaú e bicicleta vermelha da Bradesco Seguros) aguardam a sinalização para prosseguir na Ciclofaixa de Lazer, enquanto observam a passagem dos músicos (esq.). Foto: autora, março de 2019.

Andar de bicicleta foi a segunda atividade mais citada pelos entrevistados na pesquisa do Datafolha de 2016, representando 31% das respostas. Em campo, foi possível confirmar que o passeio sobre rodas era uma das principais atividades realizadas pelos frequentadores da Paulista Aberta. É importante ressaltar que alguns fatores podem ter contribuído para fortalecer esta prática: (1) desde 2012 a Avenida Paulista fazia parte da rota das Ciclofaixas Operacionais de Lazer, programa que apesar de ter sido interrompido entre setembro de 2019 e julho de 2020, ficou ativo durante a maior parte do período de existência da Paulista Aberta; (2) a implantação da ciclovía permanente na avenida, que marcou o início do programa de abertura da via; (3) o crescimento, nos últimos anos, dos aplicativos de compartilhamento de bicicletas<sup>6</sup> que possibilitaram o acesso aos usuários que não tinham bicicleta própria.

No período em que as Ciclofaixas de Lazer ainda estavam ativas, percebeu-se que os usuários em bicicleta costumavam circular pelas faixas reservadas à este programa, delimitadas por cones, ou pela ciclovía. Com a desativação das Ciclofaixas, observou-se que os frequentadores preferiam andar de bicicleta pelo leito carroçável, mesmo quando as faixas da ciclovía estavam livres. Isso ocorria principalmente no período da manhã, horário em que, geralmente, o fluxo de pessoas era menor. As crianças em bicicletas, patinetes ou triciclos costumavam circular pelo leito carroçável, na maioria das vezes acompanhadas pelos responsáveis a pé.

<sup>6</sup> O Bike Itaú, operado pela empresa Tembici, e o CicloSampa, inicialmente patrocinado e operado pela Bradesco Seguros, estão em funcionamento na cidade de São Paulo desde meados de 2012 e início de 2013, respectivamente. A Bradesco Seguros, através do Movimento Conviva, também foi a patrocinadora das Ciclofaixas de Lazer de 2009 a 2019 e, desde 2013, mantinha duas estações de empréstimo de bicicletas, uma delas localizada na Praça do Ciclista. Além destas, a empresa Yellow atuou de 2017 a janeiro de 2020 com sistema de compartilhamento de bicicletas por aplicativo. Ver: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/3178/sp-ganha-outro-sistema-de-aluguel-de-bicicleta.html>>, <<https://www.guiadasemana.com.br/turismo/noticia/ciclofaixa-inaugura-servico-de-emprestimo-de-bicicletas>> e <<https://www.cnnbrasil.com.br/business/onde-foram-parar-as-bicicletas-da-yellow-leiloes-vendem-bikes-por-r-380/>>. Acesso em: 28 jan. 2022.

Em 2019, além das bicicletas compartilhadas, foram introduzidos os patinetes elétricos, com sistema de aluguel por aplicativo. Com grande oferta na região da Avenida Paulista, os patinetes também se tornaram uma opção para os frequentadores da Paulista Aberta (Figura 16). A circulação dos patinetes, tal como as bicicletas, era mais contida à ciclovia e às Ciclofaixas enquanto este programa estava ativo.

Assim como aqueles que caminhavam a pé, os frequentadores que faziam seu passeio sobre rodas eram atraídos por outras atividades que ocorriam na avenida e faziam paradas para interagir com as mesmas (Figura 12).



**Figura 13** Frequentadores circulam pela Ciclofaixa de Lazer e pela ciclovia em suas bicicletas e nos patinetes do serviço de compartilhamento Yellow. Foto: autora, agosto de 2019.



**Figura 14** Ciclistas percorrem a avenida pelo leito carroçável, apesar da ciclovia livre. Isso ocorria principalmente no período da manhã: a foto registra o início da operação da Paulista Aberta, à direita vê-se os carros ainda circulando no sentido da Rua da Consolação. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figura 15** Crianças passeiam em patinete e bicicleta acompanhadas pelo responsável que caminha a pé.  
Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.



**Figura 16** Patinetes elétricos da Yellow estacionados juntos ao acesso da estação Brigadeiro do metrô.  
Foto: autora, agosto de 2019.

### 3. PRÁTICAS ESPORTIVAS



**Figura 17** Grupo de corredores utiliza a área do leito carroçável, mais livre pela manhã. Foto: autora, dezembro de 2019.

Os principais tipos de atividades físicas praticadas espontaneamente na Paulista Aberta, ou seja, sem ligação com eventos programados, eram a caminhada, a corrida e o ciclismo<sup>7</sup>. Percebeu-se que a prática de exercícios físicos ocorria com mais frequência no período da manhã, quando a avenida estava menos movimentada. Em geral, os ciclistas circulavam pela ciclovia e pelas Ciclofaixas de Lazer, onde podiam pedalar em maior velocidade, enquanto aqueles que se exercitavam a pé costumavam fazê-lo no leito carroçável. Ainda assim, em algumas ocasiões, observou-se o compartilhamento do espaço da ciclovia entre ciclistas e corredores.

Haviam tanto frequentadores que se exercitavam individualmente quanto aqueles que integravam grupos, o que pode ser percebido através de seu comportamento e pela sua vestimenta. Aqueles que se exercitavam sozinhos, em geral, utilizavam fones de ouvido e circulavam a certa distância dos demais usuários enquanto os que estavam acompanhados deslocavam-se em conjunto e, algumas vezes, utilizavam camisetas de equipe com as mesmas cores e estampas e/ou logotipos.

Como apontado anteriormente, a observação do vestuário ajudou a diferenciar os usuários que frequentavam a Paulista Aberta a passeio daqueles que praticavam exercícios físicos. Além dos trajes esportivos, outros equipamentos como os capacetes de proteção distinguiram os ciclistas daqueles que passeavam de bicicleta que, na maioria das vezes, não utilizavam este equipamento.

<sup>7</sup> Corrobora com as observações de campo o levantamento feito pelo LABMOB (2019) em 2018, no qual as respostas dos entrevistados, entre frequentadores da Paulista Aberta e moradores do entorno da Avenida Paulista, indicaram a "caminhada", "andar de bicicleta" e "corrida" como as práticas mais recorrentes para a pergunta "Qual é o exercício físico que você pratica na Paulista Aberta?".



**Figura 18** Grupo de ciclistas destaca-se pelo uso de camisetas de equipe (camiseta azul com o texto "Amigos da Bike" nas costas) e de capacetes de proteção. Foto: autora, agosto de 2019.



**Figura 19** À frente, corredor solitário, utilizando fones de ouvido e roupas esportivas, circula a certa distância dos demais usuários. Ao fundo, a dupla utilizando a mesma camiseta, na cor laranja, corre lado a lado. Foto: autora, dezembro de 2019.

#### 4. OUTRAS PRÁTICAS ESPORTIVAS

Embora menos recorrentes, outras práticas esportivas foram observadas: os jogos com bola, que podem ser categorizados também como prática de recreação. Curiosamente, este tipo de atividade, mais vinculada à proposta para as Ruas de Lazer<sup>8</sup>, na escala dos bairros, ocorre de forma espontânea no contexto da Paulista Aberta.



**Figura 20** Dupla improvisa jogo de futebol no leito carroçável. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figura 21** Trecho da Alameda Ministro Rocha de Azevedo que também ficava aberto aos domingos é aproveitado para possibilitar a realização de jogos com bola. Foto: autora, março de 2019.

<sup>8</sup> Que inclusive contam com material de apoio para a realização deste tipo de atividade.

## 5. SKATE

Os skatistas frequentavam a Paulista Aberta tanto no período da manhã como da tarde. Esta atividade, no entanto, não era tão predominante quanto o passeio em bicicleta ou patinete<sup>9</sup>. Na maioria das vezes, os skatistas eram vistos circulando pela ciclovia ou pelas pistas da avenida, sobretudo aqueles que estavam desacompanhados. Em frente à entrada do Parque Mário Covas havia um ponto de aluguel de *longboards*<sup>10</sup>, com o oferecimento de aulas particulares, possivelmente o que favoreceu o uso da Alameda Ministro Rocha de Azevedo para a prática (Figura 25).



**Figuras 22 e 23** Skatistas utilizam o leito carroçável e também a ciclovia durante a Paulista Aberta. Fotos: autora, março e agosto de 2019.

<sup>9</sup> Observação feita com base nas visitas de campo realizadas para esta investigação.

<sup>10</sup> Tipo de skate mais comprido que o comum. Embora não tenha sido possível verificar nas visitas, as publicações nas redes sociais da loja Rocket Boards, que promovia o aluguel de *longboards* na Paulista Aberta, mostram que os usuários costumavam praticar a atividade no leito carroçável da Avenida Paulista e também nas ruas adjacentes, em trechos que também ficavam interditados para os carros. Além da Alameda Ministro Rocha de Azevedo, destaca-se a Rua Augusta, na quadra entre a Avenida Paulista e a Rua Luís Coelho. Disponível em: <<https://www.instagram.com/rocketboards/>>. Acesso em: 29 jan. 2022.



**Figura 24** Ponto de aluguel de *longboards* localizado em frente ao Parque Mário Covas, na esquina com a Alameda Ministro Rocha Azevedo. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 25** Skatistas na Alameda Ministro Rocha de Azevedo. Foto: autora, dezembro de 2019.

## 6. REGISTROS FOTOGRÁFICOS

O registro fotográfico era parte importante da dinâmica do passeio dominical na Avenida Paulista. Por meio de fotos ou vídeos os frequentadores interagiam e demonstravam apreço pelos acontecimentos que mais chamaram sua atenção (Figuras 28 e 29). Além disso, destaca-se a importância do registro da própria presença na Paulista Aberta: observou-se que as *selfies* geralmente eram tiradas na ciclovia (Figura 26), localizada no eixo central da avenida, de forma que a localização da foto fosse facilmente reconhecível, ou em frente a marcos arquitetônicos, como o MASP (Figura 27).



Figura 26 Casal posiciona-se no eixo central da ciclovia para tirar *selfie*. Foto: autora, dezembro de 2019.



Figura 27 Frequentadores tiram *selfie* em frente ao MASP. Fotos: autora, janeiro de 2020.



**Figura 28** Dupla (em primeiro plano, à direita) e homens (no fundo da imagem) utilizam celulares para registrar a apresentação de dança. Foto: autora, agosto de 2019.



**Figura 29** Ciclista registra a própria presença em *selfie* com o cantor; homem de jaqueta branca (à direita) registra a apresentação com o celular. Foto: autora, agosto de 2019.

## 7. DANÇA

A dança, quando não relacionada a alguma atividade programada, ocorria eventualmente e de forma espontânea, como reação às apresentações musicais (Figuras 30 e 31). Outras vezes fazia parte do encontro de grupos específicos de pessoas que se reuniam para praticar coreografias, por exemplo.



**Figura 30** Frequentadores dançam durante apresentação de banda instrumental (à direita). Foto: autora, março de 2019.



**Figura 31** Ao som da banda (à esquerda), alguns usuários se animam a dançar no leito carroçável. Foto: autora, janeiro de 2020.

## 8. BRINCADEIRAS INFANTIS

Durante as visitas percebeu-se que as crianças, além de utilizar bicicletas, patinetes e triciclos no passeio com seus familiares, encontravam lugares inusitados para brincadeiras, como os respiros elevados do metrô localizados nas calçadas da Avenida Paulista (Figura 32). Em áreas menos movimentadas, até mesmo as calçadas podiam transformar-se em áreas de brincadeira (Figura 33).



**Figura 32** Crianças brincam no respiro elevado do metrô localizado na esquina da Avenida Paulista com a Alameda Joaquim Eugênio de Lima. Foto: autora, novembro de 2019.



**Figura 33** Crianças brincam em frente a edifício comercial fechado, na esquina da Avenida Paulista com a Rua Bela Cintra. Foto: Alana Lima / Paulista Aberta Lab - Fachadas, janeiro de 2020.

## 9. ENCONTROS DE GRUPOS

Em campo foi possível identificar a realização de encontros de grupos programados, antecipadamente, em geral, através das redes sociais e aplicativos de mensagem instantânea. Tratavam-se de grupos de pessoas com interesses comuns que aproveitavam a ocasião da Paulista Aberta para promover reuniões entre seus membros. Tais grupos costumavam localizar-se nas calçadas e próximos a pontos de referência de fácil identificação. Pela observação dos seus trajes e acessórios era possível distinguir seus membros, além disso, os envolvidos normalmente praticavam atividades em comum, como a dança, o canto e a prática de instrumentos musicais. Notou-se a predominância de jovens nestes encontros.



**Figura 34** Grupo de jovens reunido na calçada em frente ao edifício Cetenco Plaza, localizado na esquina da Avenida Paulista com a Alameda Ministro Rocha Azevedo. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 35** Outro encontro de jovens ocupa a calçada junto ao Instituto Pasteur, na esquina da Avenida Paulista com a Rua Maria Figueiredo. Fotos: autora, janeiro de 2020.



**Figura 36** A bateria da Faculdade Casper Líbero realizava ensaios na Paulista Aberta. O grupo costumava ocupar as calçadas do lado oposto às do edifício da Gazeta, onde localiza-se a faculdade. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 37** O "rolê" no MASP, festa que reunia jovens que dançavam ao som de funk e consumiam bebidas alcoólicas vendidas pelos ambulantes, segundo informou participante no local. A festa era transferida para o vão do MASP após a desmontagem da Feira de Antiquidades. Foto: autora, dezembro de 2019.

## 10. APRESENTAÇÕES DE ARTISTAS DE RUA

Na categoria de atividades programadas, as apresentações de artistas de rua destacaram-se entre as mais recorrentes na Paulista Aberta. Predominavam as apresentações de cantores, bandas e instrumentistas (Figuras 38 a 41) e observou-se grande variedade de gêneros musicais<sup>11</sup>. Estes artistas localizavam-se em pontos fixos, geralmente nas calçadas junto ao meio fio, de forma que, muitas vezes, configuravam-se núcleos de permanência ao seu redor: os frequentadores do programa interrompiam seu percurso e se tornavam espectadores.

Embora menos recorrentes, apresentações de teatro, mágica, dança, malabarismo, entre outras, também foram identificadas durante as visitas (Figuras 42 a 45). Tais apresentações geralmente fixavam-se nas calçadas da avenida, assim como faziam os músicos, mas também ocorriam no leito carroçável quando demandavam mais espaço. Alguns tipos específicos de performance promoviam apropriações de outros elementos do espaço físico da Avenida Paulista, por exemplo o *slackline* montado entre duas árvores na calçada e a prática de tecido acrobático no túnel José Roberto Fanganiello Melhem, localizado no final da Avenida Paulista, junto à Praça do Ciclista (Figuras 46 e 47).

Verificou-se que a maioria dos artistas de rua optava por apresentar-se no período da tarde, horário de maior público, especialmente os frequentadores que iam à Paulista Aberta para passear e aproveitar as atrações disponíveis. Como observado anteriormente, durante a manhã havia mais usuários praticando atividades esportivas, não necessariamente interessados nas atividades de entretenimento.

Nota-se que apesar da maioria das apresentações de artistas de rua identificadas estivesse fixada em pontos ao longo da avenida, chamou a atenção a ocorrência de atrações que se deslocavam pela via: artistas em pernas de pau, banda carnavalesca com desfile de bonecos e o projeto Bike Teatro que realizou apresentações da peça infantil "A Corrida" que podia ser acompanhada pelos espectadores em bicicleta (Figuras 48 a 51). Este tipo de atração tem relação estreita com a Paulista Aberta, no sentido de aproveitar-se da dinâmica do programa promovendo a ocupação do leito carroçável da Avenida Paulista e deslocando-se pela via de forma lúdica, desvinculada do sentido estrito de ligação de um ponto a outro.

---

<sup>11</sup> Em outubro de 2018, o LABMOB realizou a contagem e caracterização de todos os "eventos" que aconteceram em um domingo durante a Paulista Aberta. Tais eventos correspondem à categoria de atividades programadas adotada nesta pesquisa. A equipe constatou a ocorrência de 43 eventos dentre os quais 53% foram classificados dentro do tema "musical". O segundo tema mais recorrente foi classificado como "performance", com 21% das ocorrências. Teatro, dança e mágica somaram 6% das apresentações levantadas (LABMOB, 2019, p.72-73).



**Figura 38** A banda Filipe Dias Trio apresenta-se no período da manhã. Neste horário o público costumava ser menor, por isso as apresentações tendiam a ser mais comuns no período vespertino. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 39** Cantora Lilian Jardim apresenta-se em frente ao Conjunto Nacional, no período da tarde, e atrai os espectadores que se aglomeram ao seu redor no leito carroçável. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 40** Apresentação do Soul Storm Power Trio na Paulista Aberta, também durante à tarde, reúne grande núcleo de espectadores. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 41** Banda se apresenta na calçada, esquina da Avenida Paulista com a Rua Padre João Manuel. Embora menos comum, esta localização possivelmente está relacionada aos estabelecimentos de comida concentrados neste trecho. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.



**Figura 42** Grupo de teatro promove apresentação em frente ao Itaú Cultural. O espetáculo ocupa parte do leito carroçável enquanto o público assiste das calçadas e da ciclovia. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 43** O leito carroçável é transformado em pista para apresentação de grupo de dança. A performance atrai espectadores que assistem das calçadas e também da própria via. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 44** Artistas fazem apresentação de sapateado na calçada em frente ao Instituto Pasteur. Foto: autora, fevereiro de 2020.



**Figura 45** Público de espectadores ocupa grande parte da via no sentido Paraíso para assistir apresentação de mágica no encontro da Avenida Paulista com a Rua Pamplona. Foto: autora, novembro de 2019.



**Figura 46** Artista faz performance de equilíbrio em corda bamba (*slackline*) fixada entre duas árvores da calçada. Foto: autora, agosto de 2019.



**Figura 47** Grupo Art Oz ocupa o túnel José Roberto Fanganiello Melhem com performances de tecido acrobático. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 48** Grupo de artistas em pernas de pau na Paulista Aberta. Foto: autora, agosto de 2019.



**Figura 49** Banda carnavalesca acompanhada de bonecos desfila pela avenida e chama atenção dos usuários a passeio. Foto: autora, fevereiro de 2020.



**Figura 50** Espectadores acompanham a apresentação do grupo Bike Teatro a pé e em bicicleta. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.



**Figura 51** A apresentação do grupo Bike Teatro acontecia ao longo da via, com alguns pontos de parada. Na foto, o respiro elevado do metrô é apropriado como palco pelos atores. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.

## 11. COMÉRCIO AMBULANTE



**Figura 52** O comércio de artesanato dava-se, principalmente, nas calçadas em mesas e barracas temporárias. Foto: autora, dezembro de 2019.

Assim como as apresentações de artistas de rua, o comércio ambulante se sobressai entre as atividades programadas levantadas na Paulista Aberta. Ainda que ambas sejam atividades que ocorriam nos demais dias da semana, nas calçadas da Avenida Paulista, percebeu-se que com o programa estas ganharam maior visibilidade, tanto pelo aumento do fluxo de pessoas a passeio como pela ampliação do espaço físico disponível.

Observou-se a prevalência de vendedores de artesanato, geralmente localizados nas calçadas e que utilizavam mesas ou barracas desmontáveis para exposição dos seus produtos (Figura 52). O comércio de alimentos e bebidas também era bastante comum, principalmente no período da tarde quando havia maior fluxo de pessoas. Diferente dos primeiros, que estabeleciam-se em pontos fixos, estes comerciantes utilizavam carrinhos móveis e deslocavam-se pela avenida<sup>12</sup> (Figura 53). Além destes, foi possível identificar ainda o oferecimento de serviços diversos, como massagem e cabeleireiro, por exemplo (Figuras 54 e 55). Nas ocasiões em que havia manifestações políticas apareciam ainda vendedores de bandeiras, bonecos infláveis e outros acessórios temáticos voltados para o público de protestantes em questão (Figura 56).

<sup>12</sup> Com exceção das barracas de alimentação junto à Feira de Artes, Artesanato e Cultura do Trianon e as localizadas na Alameda das Flores.



**Figura 53** Os vendedores de alimentos e bebidas percorriam a Avenida Paulista com seus carrinhos. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 54** Massoterapeutas dispõem cadeiras de massagem portáteis em área sombreada junto ao canteiro para oferecimento de seus serviços. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.



**Figura 55** Apenas com apoio de bancos e mesa portáteis, profissional instala ponto na calçada para confecção de tranças de cabelo. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 56** Vendedor ambulante comercializa bandeiras, faixas e bonecos infláveis durante manifestação. Foto: autora, dezembro de 2019.

## 12. ATIVIDADES PROMOVIDAS POR CENTROS CULTURAIS



**Figura 57** Apresentação da cantora Fafá de Belém promovida pelo Centro Cultural FIESP. Em ocasiões como esta, em que a atração principal era um artista conhecido, formavam-se grandes aglomerações de público, ocupando todo leito carroçável em um dos sentidos da Avenida Paulista e, por vezes, parte da ciclovia. Foto: autora, março de 2019.

Nas visitas de campo observou-se a realização de atividades gratuitas promovidas pelos centros culturais localizados na Avenida Paulista. Destaca-se o “Domingo na Paulista” do Centro Cultural FIESP que promovia apresentações de música, teatro e dança todos os domingos às 16h no palco temporário externo que era montado no térreo do edifício (Figuras 57 e 58). O SESC Avenida Paulista aproveitava as calçadas para estender suas atividades e atrair os frequentadores da Paulista Aberta (Figura 59), além disso, o banco instalado no canteiro em frente à entrada do edifício era ponto de descanso bastante utilizado, sobretudo por ser uma área sombreada. Por fim, o Centro Cultural Coreano no Brasil<sup>13</sup>, na ocasião de sua inauguração em agosto de 2019, ofereceu uma programação gratuita com diversas atrações na Paulista Aberta. Foram realizadas apresentações em frente ao edifício onde se localiza a instituição (Figura 60) e em palco montado na esquina da Avenida Paulista com a Rua Carlos Sampaio, a poucos metros da sede (Figura 61).

<sup>13</sup> Localizado no nº460 da Avenida Paulista. A instituição, antes sediada no Bom Retiro, foi transferida para a avenida e inaugurada no dia 04 de agosto de 2019. Disponível em: <<https://casavogue.globo.com/LazerCultura/noticia/2019/08/centro-cultural-coreano-sera-inaugurado-na-paulista-neste-domingo.html>>. Acesso em: 31 jan. 2022.



**Figura 58** Área para passagem para pedestres na calçada em frente ao palco do "Domingo da Paulista" garantia o acesso à estação Trianon - MASP do metrô e a circulação dos usuários quando havia maiores aglomerações de espectadores no leito carroçável. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 59** SESC Avenida Paulista promove atividade na calçada. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 60** Apresentação realizada pelo Centro Cultural Coreano na Paulista Aberta, no dia da inauguração de sua sede na Avenida Paulista. Foto: autora, agosto de 2019.



**Figura 61** Público aguarda o início das apresentações no palco montado na esquina da Rua Carlos Sampaio. Foto: autora, agosto de 2019.

### 13. MANIFESTAÇÕES, PASSEATAS E ATOS POLÍTICOS



**Figura 62** Profissionais da saúde realizam passeata na Paulista Aberta no Dia Mundial da Tuberculose. Foto: autora, março de 2019.

A Avenida Paulista é o principal espaço de manifestações públicas de São Paulo, atividade que ocorre nos demais dias da semana, mas que também foi verificada aos domingos, durante o funcionamento da Paulista Aberta. Em campo observou-se a ocorrência de passeatas (Figuras 62 e 63) e atos de diferentes grupos. Entre as manifestações políticas predominavam as organizadas por partidos de direita cujo ponto de encontro, na maioria das vezes, era o edifício da FIESP. Cabe destacar o acontecimento de três manifestações distintas no mesmo dia<sup>14</sup>: no período da manhã houve a passeata pelo fim da violência contra as mulheres (Figura 63) e durante a tarde, manifestantes de direita (Figuras 64 e 65) e ativistas dos direitos dos animais (Figura 66) promoveram atos na Paulista Aberta.

---

14 Em 8 de dezembro de 2019.



**Figura 63** Caminhada pelo fim da violência contra as mulheres organizada pelo Grupo Mulheres do Brasil, durante o período da manhã. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figura 64** Ato a favor da prisão após condenação em segunda instância organizado por grupos de direita. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figura 65** Realizada no período da tarde, a manifestação contou com carros de som localizados em frente à FIESP e nos cruzamentos da Avenida Paulista com a Alameda Casa Branca e com a Rua Peixoto Gomide. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figura 66** Ato em favor dos direitos dos animais promovido pela instituição Animal Equality em razão do Dia Internacional do Direito dos Animais, celebrado em 10 de dezembro. Os participantes ocuparam todas as faixas do leito carroçável no sentido Rua da Consolação em frente ao MASP. O ato ocorreu durante a tarde, simultaneamente à manifestação das imagens 64 e 65. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 67** Um ano após a tragédia de Brumadinho, a ONG Instituto Camila e Luiz Taliberti promoveu homenagens às vítimas na Paulista Aberta. Na imagem, faixa instalada na fachada de edifício localizado na esquina da Avenida Paulista com a Rua Pamplona. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 68** Homenagens às vítimas de Brumadinho na calçada junto ao acesso da estação Trianon - MASP do metrô. Foto: autora, janeiro de 2020.

## 14. AÇÕES DE GRUPOS, COLETIVOS OU INSTITUIÇÕES



**Figura 69** Passeio do Bike Tour SP. Foto: autora, dezembro de 2019.

Verificou-se a realização de atividades programadas organizadas por coletivos ou instituições que aproveitavam a ocasião da Paulista Aberta para promover seus serviços, causas sociais e atividades. Entre elas destacam-se:

1. os passeios do Bike Tour SP<sup>15</sup> (Figura 69), oferecidos de forma gratuita mediante inscrição prévia. O percurso era feito totalmente em bicicleta e contava com apoio de monitores e com uso de aparelhos de som para transmitir informações gravadas sobre os pontos turísticos. Os grupos guiados deslocavam-se pela ciclovias ou pela Ciclofaixa de Lazer;
2. eventos de dança e música na Paulista Aberta (Figura 70) organizados pelo projeto social Forró dos Amigos<sup>16</sup>, com intuito de arrecadar doações para ONGs parceiras;
3. outras manifestações eventuais como aulas de desenho de observação (Figura 71).

15 O Bike Tour SP foi criado em 2013, tendo em vista a realização de grandes eventos como a Copa do Mundo de Futebol em 2014. Segundo seus organizadores, só foi possível realizar os passeios turísticos em bicicleta devido à existência das Ciclofaixas de Lazer. A Avenida Paulista já fazia parte dos percursos oferecidos, porém, o início da Paulista Aberta contribuiu de forma significativa, possibilitando ampliar o alcance do projeto para outros públicos, como crianças, idosos e pessoas com deficiência. Isso porque durante a Paulista Aberta, sem a circulação de veículos motorizados, havia mais segurança para os ciclistas. Sem o barulho dos carros, o grupo também pode introduzir as caixas de som, de forma que as informações que antes eram transmitidas individualmente, com uso de fones de ouvido, foram democratizadas para todos aqueles que estivessem nas proximidades, estando ou não inscritos no passeio. Fonte: depoimento de André Ramos, fundador do Bike Tour SP, no encontro virtual “Cinco anos de Paulista Aberta - Paulista Aberta à primeira vista” realizado pelo SESC Avenida Paulista em parceria com a SampaPé. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=84S3DQzuk74&t=2434s>>. Acesso em: 31 jan. 2022.

16 De acordo com o perfil do grupo no Facebook: “Forró dos Amigos é um projeto sociocultural que promove cultura, dança e ações de apoio a Ong, através de eventos em espaços públicos e privados”. Disponível em: <<https://www.facebook.com/For%C3%B3-dos-Amigos-167952556701871>>. Na ocasião da visita de campo foi realizada a 23ª edição do evento “Forró na Paulista”. Disponível em: <<https://www.facebook.com/events/835357540150881/>>. Acessos em: 31 jan. 2022.



**Figura 70** 23ª edição do "Forró na Paulista", evento organizado pelo Forró dos Amigos. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 71** Professores promovem aula de desenho de observação na Paulista Aberta. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.

Além destes, outros encontros e eventos foram identificados posteriormente pela internet e redes sociais (Figuras 72 a 76). Interessa incluí-los, pois contribuem para demonstrar a diversidade de atividades e grupos que encontraram na Paulista Aberta espaço para suas manifestações.



**Figura 72** Jovens participam do "Avenida Kpop", evento promovido por grupos envolvidos na divulgação da cultura coreana. Segundo os organizadores, o objetivo de realizar o encontro na Paulista Aberta era, para além de reunir os "kpopers", despertar o interesse de mais pessoas. Foto: Koreapost / Facebook, abril de 2017.



**Figura 73** Trilha urbana na Paulista Aberta, realizada em novembro de 2018 pelo Instituto Trilhas, ONG que atua na área da educação socioambiental. Foto: Instituto Trilhas / Facebook.



**Figura 74** Em frente à Casa da Rosas, encontro do coletivo "Senta aqui...Conversa comigo" que promove conversas abertas em espaços livres públicos. Foto: Senta Aqui / Facebook, fevereiro de 2020.



**Figura 75** Edição do "Pergunte a um(a) cientista" na Paulista Aberta, projeto de divulgação científica do grupo Via Saber, formado por institutos de pesquisa da USP, que promovia encontros entre cientistas e o público geral. Foto: Via Saber / Facebook, fevereiro de 2020.



**Figura 76** Aula aberta de Lindy Hop na Paulista Aberta organizada pelo grupo Jazz na Rua. Foto: Jazz na Rua / Facebook, junho de 2019

## 15. AÇÕES DE DIVULGAÇÃO / PANFLETAGEM



**Figura 77** Rede de academias Smart Fit realiza aula de ginástica aberta ao público. Foto: autora, março de 2019.

Por fim, dentro da classificação de atividades programadas, identificou-se uma série de ações de divulgação, promovidas por empresas, instituições religiosas (Figuras 80 a 83), escolas, entre outros: de aulas de ginástica (Figuras 77 a 79), apresentações artísticas (Figura 87), brincadeiras (Figura 88), distribuição de panfletos e brindes (Figuras 85 a 87) até atos inusitados como o oferecimento de “abraços grátis” (Figura 82). Estas atividades ocorriam principalmente em locais fixos, nesses casos ocupando as calçadas majoritariamente. Em alguns casos, as atividades ocupavam o leito carroçável, de modo a atrair maior atenção do público (Figura 84).



**Figura 78** Aula de ginástica promovida pela empresa Mapfre Seguros no térreo do Shopping Center 3. Foto: autora, outubro de 2019.



**Figura 79** Em palco localizado no acesso ao Shopping Top Center, instrutores coordenam aula de dança fitness. Parte do público tenta acompanhar os movimentos, apesar de haver pouco espaço devido à aglomeração. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 80** Membros de igreja cristã se reúnem para evento de divulgação na Paulista Aberta. Foto: autora, outubro de 2019.



**Figura 81** Os membros da religião Cultura Racional costumavam ocupar parte da calçada em frente ao Edifício Barão de Cristina, próxima à esquina com a Alameda Casa Branca. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.



**Figura 82** Grupo de jovens distribui “abraços grátis” como divulgação de instituição religiosa. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figura 83** Testemunhas de Jeová utilizam carrinhos para distribuição de panfletos. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.



**Figura 84** Em divulgação de salão de cabeleireiros, cadeira posicionada no meio do leito carroçável chama atenção dos pedestres. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.



**Figura 85** Distribuição de picolés promovida pela empresa de compartilhamento de bicicletas Yellow. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 86** Rádio Vibe Mundial FM distribui balões em ação de divulgação. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.



**Figura 87** Apresentação de dança de dragões chineses organizada por escola de Taichi e Kung Fu. Durante a performance, foram distribuídos panfletos de divulgação. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figura 88** Grupo Monster Bubble promovia a venda de produtos e também atividades lúdicas com bolhas de sabão gigantes, atraindo crianças e adultos. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 89** Mascotes e distribuição de balões na inauguração do mercado Minuto Pão de Açúcar. Foto: autora, fevereiro de 2020.

A temporalidade da Paulista Aberta e a ausência de programação definida significavam que os acontecimentos vinculados ao programa não eram fixos, espacial ou temporalmente. Entretanto, as visitas de campo revelaram a consolidação de certos padrões de ocupação, atividades que eram mais comuns em determinados períodos do dia e também áreas do território que concentravam, mais frequentemente, algumas práticas. Essa tendência, verificada em dias diferentes, pôde ser mapeada, conforme demonstra o Mapa 02.

Como indicado na análise das atividades realizadas na Paulista Aberta, aquelas de caráter espontâneo, na maioria das vezes, ocorriam por toda a avenida. As atividades programadas, por outro lado, quase sempre fixavam-se em pontos específicos que, conforme constatou-se através das observações de campo, geralmente se mantinham nas mesmas regiões da Avenida Paulista.

As apresentações musicais, principalmente aquelas que atraíam maior público, concentravam-se nas quadras do Conjunto Nacional, do Parque Mário Covas, em frente ao casarão Franco de Mello e na quadra do Centro Cultural FIESP, junto aos bares e restaurantes localizados na esquina da Avenida Paulista com a Alameda Casa Branca. Nas proximidades de pontos de referência como o edifício Gazeta e centros de compras, tal qual o shopping Top Center e a galeria Boulevard Monti Mare, também costumavam haver shows de bandas e cantores.

Em relação ao comércio ambulante, foi possível sobrepor as vagas demarcadas para exposição artística e de artesanato<sup>17</sup> com as áreas ocupadas por esta atividade na Paulista Aberta, levantadas em de campo. Cabe esclarecer que apesar das vagas previstas pela Subprefeitura não serem reservadas exclusivamente para o comércio, podendo ser ocupadas por outras manifestações artísticas, elas eram majoritariamente apropriadas pelos vendedores ambulantes<sup>18</sup>. Essa determinação também não está oficialmente associada à Paulista Aberta, pois trata-se de regulamento definido antes da implantação do programa e não exclusivo para a Avenida Paulista<sup>19</sup>, porém, utilizou-se como referência para efeitos de comparação.

Verificou-se que há coincidência entre os trechos onde foi observado o estabelecimento do comércio ambulante durante a operação do programa e a região onde concentra-se a maior parte das vagas demarcadas. As áreas mais densamente ocupadas por esta atividade foram as calçadas entre a Alameda Campinas e o MASP e da Rua Peixoto Gomide até a Alameda Ministro Rocha Azevedo, nas quais as barracas e mesas temporárias estendiam-se por praticamente todo o comprimento das quadras. Nas proximidades da Avenida Brigadeiro Luís Antônio e nas calçadas junto ao Hospital Santa Catarina e à Escola Estadual Rodrigues Alves, regiões onde não havia vagas demarcadas, formavam-se núcleos menores de comércio.

---

17 Portaria nº004/SP-SÉ/GAB/2015 de 26 de janeiro de 2015.

18 Conforme explanado no capítulo 5.

19 A portaria diz respeito a “vias e logradouros públicos com características especiais de circulação e de fluxo de pessoas”. Além da Avenida Paulista inclui a região da 25 de Março, a Avenida Ipiranga, o Viaduto Santa Efigênia e a Rua Barão de Itapetininga. Fonte: Diário Oficial da Cidade de São Paulo, 06 mar. 2015.



**VAGAS DEMARCADAS: EXPOSIÇÃO ARTÍSTICA E ARTESANATO (TOTAL: 50)**

- 1. Nº 2300 (KALUNGA): 2 VAGAS
- 2. Nº 2100 (SAFRA): 2 VAGAS
- 3. Nº 2064 (CENTER 3): 5 VAGAS
- 4. Nº 1938: 5 VAGAS
- 5. Nº 2001: 2 VAGAS
- 6. PQ. MÁRIO COVAS: 8 VAGAS
- 7. Nº 1754: 2 VAGAS
- 8. Nº 1745 (MARISA): 3 VAGAS
- 9. PQ. TRIANON: 2 VAGAS
- 10. Nº 1510: 3 VAGAS

- 11. Nº 1450: 4 VAGAS
- 12. Nº 1439: 5 VAGAS
- 13. Nº 1230 (SHOPPING): 5 VAGAS
- 14. Nº 1100 (RENNER): 2 VAGAS

**APRESENTAÇÕES E OUTROS EVENTOS**

- 1. TECIDO ACROBÁTICO
- 2. BOLHA DE SABÃO

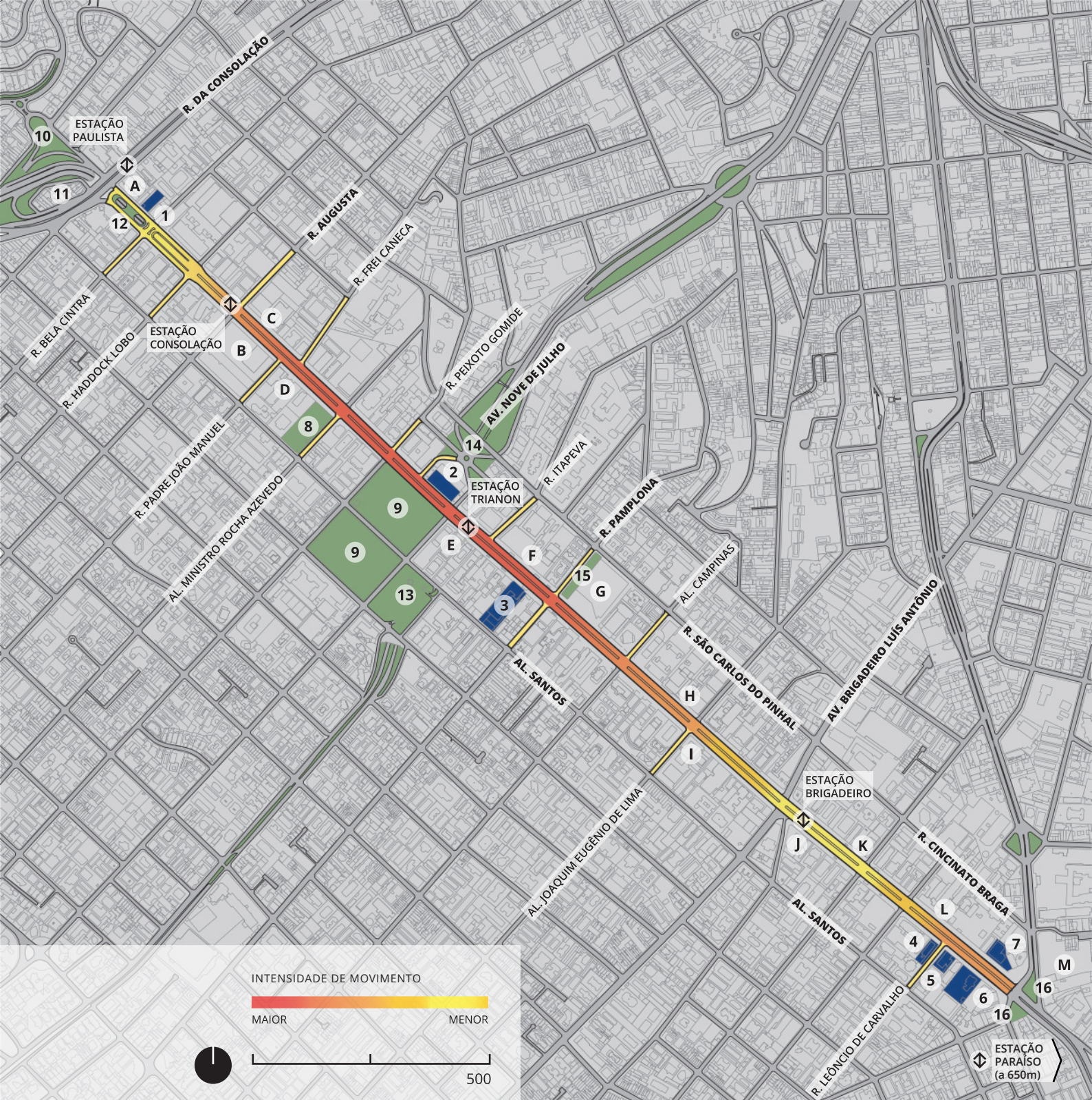
- 3. MÁGICA / MALABARISMO
- 4. MÁGICA / MALABARISMO
- 5. PERGUNTE A UM CIENTISTA
- 6. SLACKLINE
- 7. FORRÓ NA PAULISTA
- 8. HIPNOSE
- 9. SAPATEADO / JAZZ NA RUA
- 10. AV. KPOP
- 11. APRESENTAÇÕES TEATRO
- 12. SENTA AQUI E CONVERSA

**Mapa 02: Paulista Aberta em uso - atividades programadas**

Outros tipos de apresentação, eventos e encontros de grupos, embora menos recorrentes, foram incluídos no mapeamento primeiramente porque, assim como as duas atividades anteriores, constituíam permanências em determinados trechos da avenida. À parte disso, sua localização, comparativamente ao comércio ambulante e às apresentações musicais, auxiliou na percepção de alguns aspectos interessantes de destacar:

1. Diferente das apresentações de artistas de rua, que procuravam estar em áreas com maior visibilidade para atrair a atenção dos passantes, os encontros e eventos promovidos por grupos com objetivos específicos, em geral, contavam com divulgação prévia on-line, por isso, buscavam ocupar regiões tranquilas da avenida e próximas a pontos de referência como shoppings ou edifícios icônicos. A atividade “Pergunte a um(a) cientista”, promovida pelo grupo Via Saber, por exemplo, acontecia em frente ao canteiro localizado ao lado das lojas Renner, na quadra do shopping Cidade de São Paulo. O coletivo “Senta aqui... Conversa Comigo”, ocupava com cadeiras de praia a calçada em frente à Casa da Rosas, área sombreada e menos movimentada. Da mesma forma, o grupo Monster Bubble, cujo público alvo era o infantil, se fixava em frente ao Consulado Geral da Itália, aproveitando a sombra das árvores na calçada;
2. Os encontros de dança, tais como o Forró na Paulista e o Jazz na Rua, aconteciam de forma similar, com divulgação nas redes sociais e definição de localização próxima a pontos de referência. O primeiro, sendo um evento grande, ocupou grande parte do leito carroçável do edifício do Citi Bank (nº 1111, em frente às lojas Renner) até a esquina com a Alameda Campinas. Já o segundo, aproveitou o recuo maior do edifício localizado ao lado do Instituto Pasteur, à época sem acesso aos domingos, para a montagem da sua pista de dança;
3. Observou-se que alguns mágicos e malabaristas escolhiam cruzamentos para suas apresentações, ocupando áreas maiores no leito carroçável com seus materiais e apoio;
4. Algumas áreas se tornaram ponto de encontro de determinados grupos, como é o caso das calçadas em frente ao edifício Santa Catarina e proximidades. Nesta área, costumavam haver encontros de jovens fãs do gênero Kpop e interessados em cultura coreana. Verificou-se, posteriormente, que neste mesmo local ocorreram edições do evento “Avenida Kpop”, em anos anteriores aos dos levantamentos de campo. Independentemente da possível relação com o evento, observou-se que o trecho era identificado pelo grupo como ponto de encontro.

Com base nos levantamentos realizados em campo foi possível perceber que a intensidade de movimento e atividades observadas variava consideravelmente ao longo da Avenida Paulista. O posterior mapeamento das atividades programadas, apresentado no Mapa 02, corroborou com essa constatação. Verificou-se que as áreas mais frequentadas, principalmente pelos usuários que passeavam a pé, eram também aquelas que concentravam mais atrações, na categoria das atividades programadas. O Mapa 03 indica a variação de intensidade de movimento na Paulista Aberta, de acordo com a tendência identificada nas visitas realizadas entre 2019 e 2020.



**CENTROS CULTURAIS**

- 1. INSTITUTO MOREIRA SALLES
- 2. MASP
- 3. CENTRO CULTURAL FIESP
- 4. ITAÚ CULTURAL
- 5. SESC AV. PAULISTA
- 6. CASA DAS ROSAS
- 7. JAPAN HOUSE

**PARQUES**

- 8. PARQUE MÁRIO COVAS
- 9. PARQUE TENENTE SIQUEIRA CAMPOS (TRIANON)

**PRAÇAS**

- 10. PRAÇA MAL. CORDEIRO DE FARIAS
- 11. PRAÇA JOSÉ MOLINA
- 12. PRAÇA DO CICLISTA
- 13. PRAÇA ALEXANDRE GUSMÃO
- 14. PRAÇA GEREMIA LUNARDELLI
- 15. PRAÇA SHOP. CID. SÃO PAULO
- 16. PRAÇA OSWALDO CRUZ

**OUTRAS ATRAÇÕES**

- A. BELAS ARTES (CINEMA)
- B. CONJUNTO NACIONAL
- C. SHOPPING CENTER 3
- D. GALERIAS COMERCIAIS / CASARÃO

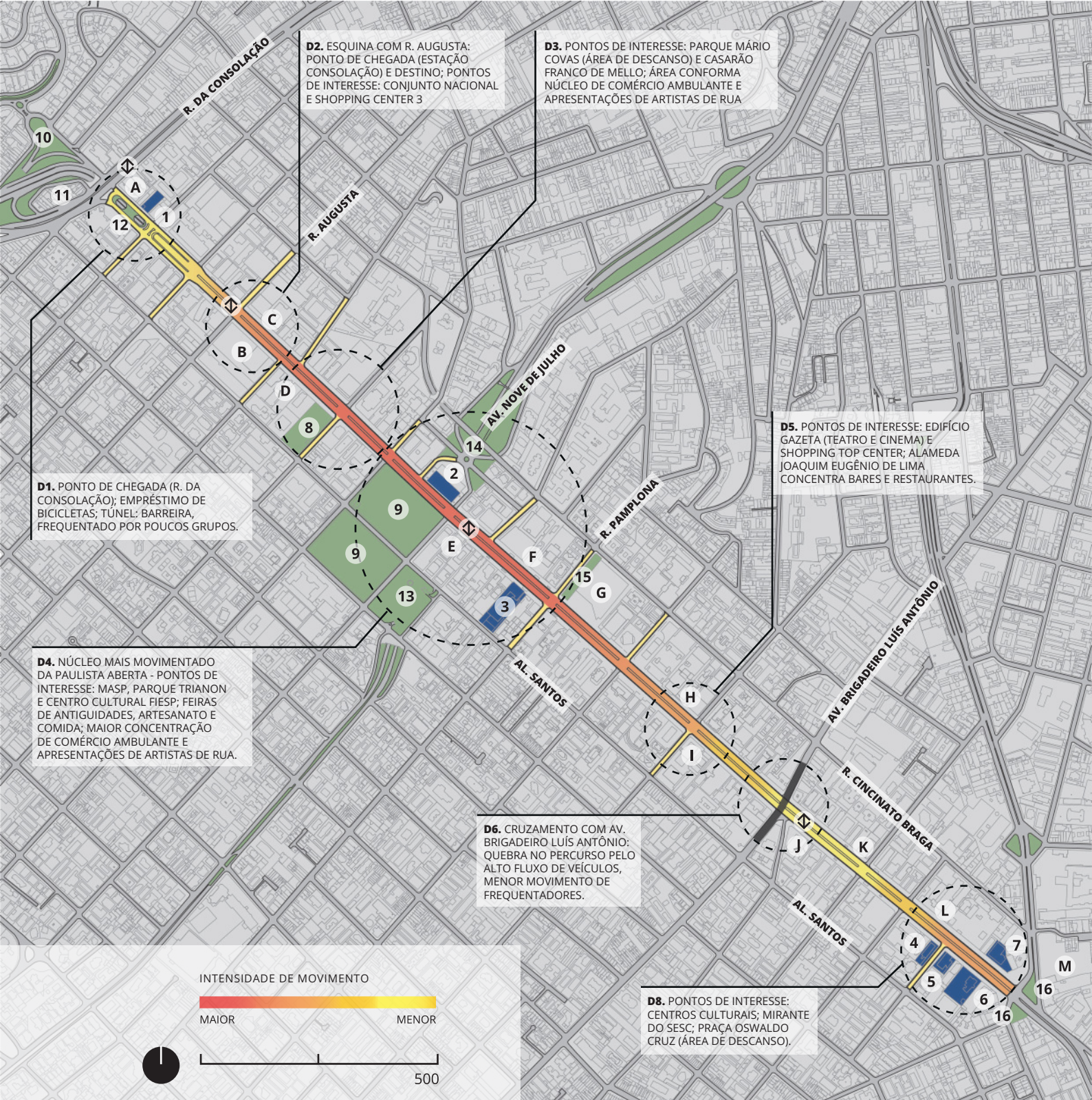
- E. GALERIAS COMERCIAIS / BARES E CAFÉS
- F. ALAMEDA DAS FLORES (FEIRA DE COMIDA)
- G. SHOP. CIDADE DE SÃO PAULO
- H. EDIFÍCIO GAZETA (CINEMA E TEATRO) / SHOP. TOP CENTER
- I. BARES E RESTAURANTES
- J. GALERIA COMERCIAL (BAR, CAFÉ, LIVRARIA)
- K. SHOP. BOULEVARD MONTI MARE
- L. HOSPITAL SANTA CATARINA
- M. SHOP. PAULISTA

**Mapa 03: Intensidade de movimento na Paulista Aberta**

O trecho entre a Rua Augusta e a Rua Pamplona era o mais densamente ocupado. Nesta área estão localizados os Parques Trianon e Mário Covas, o MASP, o Centro Cultural FIESP, três shopping centers, o Conjunto Nacional, 16 estabelecimentos de alimentação, a Feira de Antiguidades no vão do MASP, a Feira de Artes, Artesanato e Cultura do Trianon e a feira de comida na Alameda das Flores. O recorte compreende ainda as estações Consolação e Trianon-MASP do metrô. Segundo indicado no Mapa 02, esta era a região que apresentava maior concentração de artistas de rua e comércio ambulante.

Fora deste núcleo central da Paulista Aberta, o movimento diminuía em direção à Rua da Consolação e nas proximidades da Avenida Brigadeiro Luís Antônio. No sentido da Praça Oswaldo Cruz, a intensidade de pessoas tornava a aumentar no entorno dos quatro centros culturais ali localizados, ainda assim em menor proporção se comparado à área compreendida entre as Ruas Augusta e Pamplona.

Para aprofundar a interpretação desta variação de movimento, que representa, de forma geral, a espacialização da Paulista Aberta dentro de seu perímetro de influência, foram apontadas no Mapa 04 as áreas de destaque (D1 a D7):



**CENTROS CULTURAIS**

- 1. INSTITUTO MOREIRA SALLES
- 2. MASP
- 3. CENTRO CULTURAL FIESP
- 4. ITAÚ CULTURAL
- 5. SESC AV. PAULISTA
- 6. CASA DAS ROSAS
- 7. JAPAN HOUSE

**PARQUES**

- 8. PARQUE MÁRIO COVAS
- 9. PARQUE TENENTE SIQUEIRA CAMPOS (TRIANON)

**PRAÇAS**

- 10. PRAÇA MAL. CORDEIRO DE FARIAS
- 11. PRAÇA JOSÉ MOLINA
- 12. PRAÇA DO CICLISTA
- 13. PRAÇA ALEXANDRE GUSMÃO
- 14. PRAÇA GEREMIA LUNARDELLI
- 15. PRAÇA SHOP. CID. SÃO PAULO
- 16. PRAÇA OSWALDO CRUZ

**OUTRAS ATRAÇÕES**

- A. BELAS ARTES (CINEMA)
- B. CONJUNTO NACIONAL
- C. SHOPPING CENTER 3
- D. GALERIAS COMERCIAIS / CASARÃO

- E. GALERIAS COMERCIAIS / BARES E CAFÉS
- F. ALAMEDA DAS FLORES (FEIRA DE COMIDA)
- G. SHOP. CIDADE DE SÃO PAULO
- H. EDIFÍCIO GAZETA (CINEMA E TEATRO) / SHOP. TOP CENTER
- I. BARES E RESTAURANTES
- J. GALERIA COMERCIAL (BAR, CAFÉ, LIVRARIA)
- K. SHOP. BOULEVARD MONTI MARE
- L. HOSPITAL SANTA CATARINA
- M. SHOP. PAULISTA

**Mapa 04: Intensidade de movimento e pontos de atratividade**

## D1. PRAÇA DO CICLISTA, IMS E TÚNEL

Da Rua da Consolação é possível acessar a Avenida Paulista tanto de metrô, pela estação Paulista, como pelo corredor de ônibus, com paradas localizadas no encontro das duas vias, portanto, trata-se de importante ponto de chegada. Neste trecho, destaca-se também a Praça do Ciclista onde funcionava uma estação de empréstimo de bicicletas (Figura 92). Apesar disso, constatou-se que o movimento de frequentadores era menor, se comparado a outras regiões da avenida. Situado nesta área, o IMS (Figura 91), não atraía tanto público como o MASP ou o SESC Avenida Paulista e a Japan House, ambos inaugurados no mesmo período que o primeiro. Possivelmente, a diminuição de movimento era influenciada pela existência do túnel José Roberto Fanganiello Melhen (Figura 90), que interrompe significativamente o percurso a partir do cruzamento com a Rua Haddock Lobo. Conforme indicado no Mapa 02, poucas atividades programadas fixavam-se nesta área.



**Figuras 90, 91 e 92** Túnel José Roberto Fanganiello Melhen (acima); o térreo livre do edifício do IMS (esquerda) e o mirante localizado no térreo superior são atrativos, mas o público é menor se comparado aos outros centros culturais localizados na avenida; tenda de empréstimo de bicicletas, iniciativa da Bradesco Seguros, patrocinadora da Ciclofaixas de Lazer até 2019. Fotos: autora, março de 2019 / Ciclomobilidade Brasil, outubro de 2015.

## D2. AVENIDA PAULISTA X RUA AUGUSTA

Junto à saída da estação Consolação do metrô, o Conjunto Nacional e o shopping Center 3 são atrativos tanto nos demais dias da semana quanto durante a Paulista Aberta, já que ambos funcionam aos domingos e feriados. Em frente ao Conjunto Nacional, geralmente haviam apresentações musicais e as calçadas do outro lado da avenida, onde encontra-se o shopping Center 3, eram ocupadas pelo comércio ambulante da esquina da Rua Augusta até o final da quadra, no encontro com a Rua Frei Caneca. Além disso, em algumas visitas verificou-se a ocorrência de aulas gratuitas de ginástica sob a marquise do shopping Center 3. O cruzamento da Rua Augusta com a Avenida Paulista (Figuras 93 e 94) é ponto estratégico de encontro, no qual encontra-se o acesso ao metrô, e destino, principalmente no sentido centro da Augusta, onde localizam-se diversos cafés, bares, restaurantes e galerias.



**Figuras 93, 94 e 95** Músicos se apresentam junto ao cesso do metrô Consolação, localizado na esquina da Avenida Paulista com a Rua Auguta (acima); pedestres caminham no trecho aberto da Rua Augusta no sentido centro (esquerda); público assiste ao show da banda em frente ao Conjunto Nacional (direita). Fotos: autora, março e outubro de 2019.

### D3. PARQUE MÁRIO COVAS, CASARÃO FRANCO DE MELLO E MÉQUI 1000

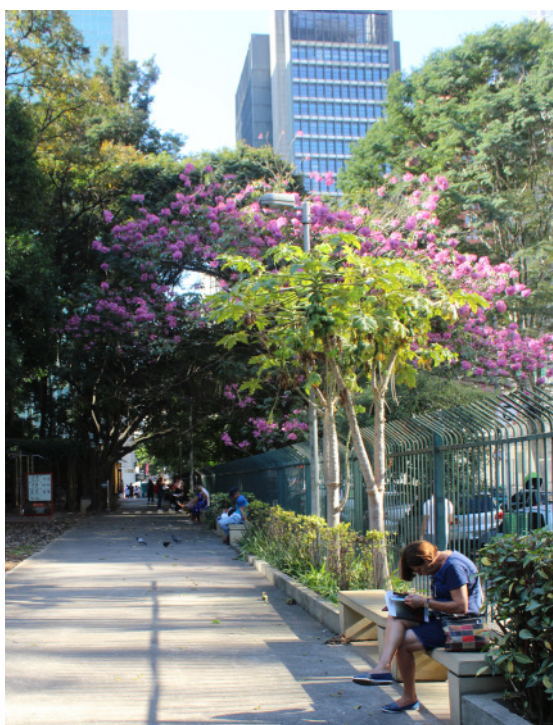
O Casarão Franco de Mello, localizado no número 1919 da Avenida Paulista, ao lado do Parque Mário Covas, é uma das últimas edificações remanescentes do início do século XX e, sem dúvidas, despertava o interesse dos frequentadores da Paulista Aberta (Figura 96). Por se tratar de um ponto de referência conhecido, as calçadas em frente ao local foram escolhidas pela SampaPé para realização da campanha pela abertura da avenida, em 2014. Após a consolidação do programa, a área era ocupada por apresentações musicais e pelo comércio ambulante. Neste mesmo trecho, no número 1811, situa-se o casarão da década de 1940 que, desde outubro de 2019, foi convertido no restaurante da rede de fast food McDonald's, o "Méqui 1000" (Figura 97). O restaurante logo se tornou atração e, durante a Paulista Aberta, formavam-se filas nas calçadas, tanto para entrar na edificação, como para a compra de sorvetes no quiosque externo. Além disso, os frequentadores paravam para tirar fotos e selfies nas fachadas, decoradas com elementos decorativos temáticos. O Parque Mário Covas era utilizado principalmente como local de descanso, já que possui área de bancos e é bastante sombreado (Figura 98). Destaca-se ainda o trecho da Alameda Ministro Rocha Azevedo que ficava aberto até o cruzamento com a Alameda Santos, no qual foram verificadas apropriações pelos usuários da Paulista Aberta em diferentes ocasiões (Figura 99).



**Figura 96** Fachada do Casarão Franco de Mello. Fotos: autora, março de 2019.



**Figura 97** Fachada decorada do restaurante Méqui 1000, no casarão nº 1811 da Avenida Paulista. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figuras 98 e 99** Parque Mário Covas (esquerda); pedestres e skatistas ocupam o leito carroçável no trecho aberto da Alameda Ministro Rocha Azevedo (direita); no canto direito da foto, trio tira *selfie* em frente ao Méqui 1000. Fotos: autora, junho de 2018 e dezembro de 2019.

#### D4. MASP, PARQUE TRIANON, CENTRO CULTURAL FIESP E ALIMENTAÇÃO

O trecho compreendido entre as Ruas Peixoto Gomide e Pamplona era o que apresentava maior intensidade de frequentadores. Nesta área está localizado o MASP, principal ponto de referência da Avenida Paulista, tanto por sua importância cultural e turística, como pelo papel primordial do seu vão livre como local de concentração de manifestações públicas. Aos domingos, o vão livre é ocupado pela tradicional Feira de Antiquidades (Figura 100), realizada desde 1979<sup>20</sup>, porém, a feira que ocorre do outro lado da avenida, nas calçadas em frente ao Parque Trianon<sup>21</sup>, costumava ser mais frequentada pelos usuários da Paulista Aberta (Figura 101), possivelmente pelo oferecimento de produtos mais populares e pela existência de barracas de comida. Havia nesta área diversidade de opções de alimentação, entre os estabelecimentos são três cafés e dois bares que costumavam ter bastante movimento (Figura 102) e, fora as barracas da feira do Trianon, destaca-se a feira de comida que ocupava o calçadão conhecido como Alameda das Flores (Figura 103). Dentre as atrações culturais, além das apresentações dos artistas de rua, o Centro Cultural FIESP realizava o “Domingo na Paulista”, já mencionado, com programação musical todos os domingos.



**Figura 100** A Feira de Antiquidades, no vão do MASP, tem um formato mais “fechado” sem conexão visual direta com a avenida já que as barracas são todas voltadas para a circulação interna. Os produtos comercializados, objetos, mobiliário e jóias antigos, interessam a um público mais específico. Foto: autora, março de 2019.

20 Possibilitada pelo Decreto Municipal nº 16.098 de 11 de setembro de 1979. A feira é gerida pela Associação de Antiquários do Estado de São Paulo e ocorre todos os domingos, das 10:00 às 17:00. Fontes: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Feira\\_de\\_antiquidades\\_do\\_MASP](https://pt.wikipedia.org/wiki/Feira_de_antiquidades_do_MASP)> e <[https://www.aaesp.art.br/historia\\_index.php](https://www.aaesp.art.br/historia_index.php)>. Acesso em: 18 fev. 2022.

21 Segundo seus organizadores, a Feira de Arte, Artesanato e Cultura do Trianon existe desde 1985. Atualmente funciona todos os domingos, das 9:00 às 18:00. Disponível em: <<https://pt-br.facebook.com/feirinhadotrianon/>>. Acesso em: 18 fev. 2022.



**Figuras 101, 102 e 103** A feira que acontece na calçada do Parque Trianon (acima) atrai mais frequentadores; mesas colocadas na calçada pelos bares desta área ficam cheias (centro); barracas de comida concentradas na Alameda das Flores. Fotos: autora, janeiro de 2020.

## D5. ALAMEDA JOAQUIM EUGÊNIO DE LIMA, GAZETA E SHOPPING TOP CENTER

Nas proximidades da Alameda Joaquim Eugênio de Lima, que concentra bares e restaurantes, são pontos de destaque o icônico edifício da Gazeta, onde está localizado o cinema Reserva Cultural, e o shopping Top Center (Figura 104). Em frente ao shopping costumavam ocorrer apresentações de artistas de rua, ou mesmo atividades promovidas por sua administração, como aulas de ginástica.



Figura 104 Edifício Gazeta e shopping Top Center. Foto: autora, agosto de 2019.

## D6. AVENIDA BRIGADEIRO LUÍS ANTÔNIO

As áreas no entorno da Avenida Brigadeiro Luís Antônio, em geral, eram menos ocupadas pelos usuários da Paulista Aberta. O cruzamento marca uma quebra significativa no percurso, tendo em vista o alto movimento de veículos que atravessa a Avenida Paulista pela Brigadeiro Luís Antônio mesmo aos domingos.



Figura 105 Cruzamento da Avenida Brigadeiro Luís Antônio com a Avenida Paulista. Foto: autora, agosto de 2021.

## D7. ITAÚ CULTURAL, SESC, CASA DAS ROSAS E JAPAN HOUSE

No início da Avenida Paulista, em direção à Praça Oswaldo Cruz, estão localizados quatro centros culturais: o Itaú Cultural, o SESC Avenida Paulista, a Casa das Rosas e a Japan House. Com menor movimento de pessoas e menos atrações desde o cruzamento com a Avenida Brigadeiro Luís Antônio, esta área conformada e animada pelos quatro centros culturais a Avenida Paulista voltava a ter mais frequentadores. O perímetro da Paulista Aberta terminava na Praça Oswaldo Cruz que era utilizada como área de descanso (Figura 106) no trecho que segue em direção ao shopping Paulista, continuação da calçada onde está localizada a Japan House.



**Figura 106** Trecho da Praça Oswaldo Cruz que liga a Avenida Paulista ao shopping. Foto: autora, novembro de 2019.

As observações feitas em campo possibilitaram a identificação das principais atividades realizadas pelos frequentadores da Paulista Aberta, e respondem ao questionamento inicial que buscava compreender “o que” os usuários fazem durante o programa, ou seja, quais são as alternativas de uso encontradas por aqueles que escolheram passar seu domingo ou feriado na Avenida Paulista. Através da categorização e análise das informações coletadas *in loco*, levantou-se as considerações destacadas abaixo, que serviram de base para o avanço da investigação.

Primeiro, verificou-se que embora houvesse grande variedade de atividades, com objetivos e escalas — no sentido da ocupação espacial — de abrangência distintos, estas ocorriam de forma simultânea, ou seja, não percebeu-se a predominância de certas práticas sobre outras a ponto de provocar algum tipo de impedimento. Ao contrário, como apontado, notou-se significativa interação entre os diferentes tipos de atividades, desde as relações mais diretas de compra e venda e os registros audiovisuais feitos pelos usuários, até o contato visual entre frequentadores, a copresença entre desconhecidos.

O que de fato aconteciam, em situações excepcionais, eram adaptações: na ocasião de alguma atividade que ocupava maiores áreas da via, como as manifestações políticas ou

algumas apresentações do “Domingo na Paulista” do Centro Cultural FIESP, por exemplo, os fluxos de frequentadores, a pé ou em bicicleta, se reorganizavam, utilizando as faixas de circulação disponíveis e calçadas para continuar o percurso.

Ao tratar da “reorganização” do espaço se pressupõe a existência de uma ordem, algo que foi demonstrado pelas observações de campo. Como dito, para além do horário de funcionamento do programa não foram estabelecidas normas de uso, porém, verificou-se a formação de padrões de comportamento que, em conjunto, passaram a definir “como” a Paulista Aberta era ocupada por seus frequentadores. Este aspecto será aprofundado no item que segue.

### **Paulista Aberta em uso: organização espacial**

Durante o período de operação da Paulista Aberta, os elementos que compõem o espaço físico da Avenida Paulista permaneceram, materialmente, os mesmos. Sob o aspecto funcional, na ausência temporária dos veículos motorizados, somente a circulação de bicicletas era, oficialmente, segregada. Assim, a segunda questão que fundamentou o trabalho de campo e sua posterior análise foi: como a Avenida Paulista, livre para o uso das pessoas, era apropriada pelos usuários? A observação das atividades realizadas pelos frequentadores durante o programa revelou, não somente “o que” ocorria, mas também “como” e “onde” as práticas se davam e permitiu que fosse identificada a conformação de novas lógicas de organização na via.

As relações estabelecidas entre as atividades da Paulista Aberta e os elementos do espaço físico da Avenida Paulista, lhes conferiram novos usos e significados sem necessariamente interferir em sua materialidade. Para compreender tais transformações, adotou-se o método de interpretação aplicado às tipologias de atividades, primeiramente elencando os diferentes componentes da via afetados pelas práticas relacionadas à Paulista Aberta para, na sequência, proceder à análise com apoio das fotos obtidas em campo, classificadas de acordo com a listagem dos elementos. São eles:

**Quadro 3 - Componentes do espaço físico da Avenida Paulista**

COMPONENTE
A. Leito carroçável
B. Calçadas
C. Ciclovia
D. Fachadas e fechamentos: gradis, portões de enrolar, muros, muretas e tapumes
E. Mobiliário urbano: canteiros, pontos de ônibus, respiros elevados do metrô e postes
F. Vegetação: árvores

## A. LEITO CARROÇÁVEL



**Figura 107** Durante a Paulista Aberta os pedestres circulavam preferencialmente pelo leito carroçável, como se vê na imagem, as calçadas ficavam mais vazias, principalmente quando havia menos movimento (período da manhã). À esquerda, um grupo ocupa parte da pista e, sentados no asfalto, fazem desenhos de observação. Embora menos comum, essa grande área ocupada por pessoas sentadas demonstra outras possibilidades de permanência no espaço antes destinado somente aos veículos motorizados. Foto: Jéssica Luchesi, outubro de 2019.

Na ausência dos automóveis, o leito carroçável era o espaço onde os frequentadores da Paulista Aberta desejavam estar: as pistas eram compartilhadas pelos usuários a passeio, a pé ou sobre rodas — incluindo carrinhos de bebê e cadeiras de rodas —, por aqueles que praticavam atividades físicas e pelos carrinhos dos vendedores ambulantes. O que mais chamou a atenção nas visitas de campo, no entanto, foram as apropriações que geravam permanências, convertendo as pistas da avenida, formalmente destinadas ao deslocamento, em área de estar, pista de dança, palco e também plateia.

Como visto, as atividades programadas, sobretudo as apresentações de artistas de rua, atraíam a atenção dos frequentadores e, comumente, formavam-se núcleos de espectadores ao redor das atrações. Alguns paravam em pé por breves períodos, mas também havia os que se acomodavam nas guias ou no próprio asfalto, com intuito de permanecer por mais tempo. Desvinculados das apresentações, foram identificados pequenos núcleos de estar, grupos de pessoas que foram à Paulista Aberta juntas, sentadas no leito carroçável ou nas guias em rodas de conversa.



**Figura 108** Plateia formada no leito carroçável: enquanto alguns espectadores permanecem de pé, outros acomodam-se no asfalto para assistir à apresentação. Nota-se a formação de pequenos grupos, entre aqueles que foram juntos ou encontraram-se na Paulista Aberta. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 109** Espectadores ocupam as quatro faixas da avenida em um dos sentidos durante o show do cantor Kacá Novais. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 110** Parte da pista utilizada para exposição de produtos. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figura 111** Frequentadores dançam na avenida ao som da banda. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 112** Livre de automóveis, além de ser o principal espaço para o passeio, o leito carroçável também era ocupado de formas inusitadas. Na imagem, grupo de pessoas sentadas no asfalto posa para fotos. Foto: autora, junho de 2018.



**Figura 113** Crianças (à esquerda) e jovens descansam sentados no asfalto durante evento de música e dança. Foto: autora, janeiro de 2020.

## B. CALÇADAS



**Figura 114** Os frequentadores que optavam por circular pelas calçadas, em geral, eram atraídos pelo comércio ambulante. Foto: autora, janeiro de 2020.

Durante a Paulista Aberta percebeu-se a conformação de novos padrões de ocupação nas calçadas da Avenida Paulista. Nelas, predominavam os deslocamentos a pé e em menor velocidade (Figura 114). Ao longo das visitas de campo não foram vistas pessoas praticando exercícios físicos ou circulando em bicicletas nesta parte da via.

As calçadas eram, majoritariamente, onde localizava-se o comércio ambulante. Verificou-se que da Rua Augusta até a Alameda Joaquim Eugênio de Lima quase todas as quadras tinham suas calçadas ocupadas pelos vendedores<sup>22</sup> e, em alguns trechos, havia alta concentração de barracas, mesas e outros tipos de suporte para exposição de produtos. Em geral, esta ocupação ocorria junto às fachadas dos edifícios existentes já que muitos deles, de uso comercial, estavam fechados aos domingos. Desta maneira, percebeu-se a criação de novas fachadas, “ativadas” pelo comércio ambulante (Figuras 114 a 116). Estas frentes de lote inativas também eram aproveitadas pelos bares e restaurantes que estendiam suas mesas e cadeiras para além dos seus acessos diretos (Figuras 117 e 118).

Na outra extremidade, rente ao meio fio, fixavam-se os artistas de rua, principalmente os músicos. O pequeno desnível entre a calçada e o leito carroçável era suficiente para configurar os diversos “palcos” para esses apresentadores que, muitas vezes, utilizavam objetos de apoio como tapetes, bancos e banners para reforçar esse sentido e também demarcar o seu espaço (Figuras 119 e 120). Fora isso, as guias ainda eram apropriadas como assentos pelos frequentadores (Figuras 121 e 122). Em áreas menos movimentadas, verificou-se o uso das calçadas para estacionamento de patinetes e bicicletas compartilhados (Figuras 123 e 124).

<sup>22</sup> Ver as áreas destacadas no Mapa 02.



**Figura 115** Os comerciantes costumavam montar seus expositores logo em frente aos edifícios, aproveitando os limites dos lotes, inacessíveis física ou visualmente aos frequentadores da Paulista Aberta, para criar novas fachadas. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 116** Em áreas com maiores concentrações de vendedores, mesas e barracas eram montadas tanto junto aos edifícios como mais próximas ao meio fio, formando um corredor com comércio dos dois lados. Foto: autora, março de 2019.



**Figura 117** O bar Charme da Paulista ampliava sua área de mesas na calçada ocupando o acesso à galeria comercial que ficava fechada aos domingos. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 118** Da mesma forma, o bar e lanchonete Petite estendia sua área de mesas na calçada utilizando o espaço em frente à loja ao lado e ao acesso de garagem, ambos fechados aos domingos. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 119** O arranjo dos instrumentos e caixas de som configura o palco da banda Picanha de Chernobill, voltado para o leito carroçável, onde forma-se a plateia. Durante a apresentação são vendidas camisetas da banda (à direita). Foto: autora, março de 2019.



**Figura 120** Além do equipamento de som, alguns músicos utilizavam objetos de apoio para a montagem de seus palcos nas calçadas: com tapetes e mesinhas de apoio, o cantor Kacá Novais criou seu cenário, demarcando também o espaço de sua apresentação. Foto: autora, março de 2019.



**Figuras 121 e 122** O desnível entre a calçada e a via também era convertido em banco pelos frequentadores. Foto: autora, novembro de 2019.



**Figuras 123 e 124** Patinetes e bicicletas da Yellow eram estacionados nas calçadas. Diferente dos outros sistemas de compartilhamento, como Bike Itaú e o CicloSampa, a Yellow não tinha estações para empréstimo e devolução, as bicicletas e patinetes eram deixadas nas calçadas. Foto: autora, agosto de 2019.

### C. CICLOVIA

A ciclovia era predominantemente utilizada pelos ciclistas e skatistas. Eventualmente, também os corredores aproveitavam a via segregada para a prática esportiva. Como visto, este espaço era frequentemente escolhido pelos usuários para os registros fotográficos, por sua localização no eixo central da avenida. Para além destas formas de ocupação, a ciclovia era utilizada pelos frequentadores a pé nos momentos em que a avenida estava mais cheia, tanto para o deslocamento como para a permanência: verificou-se o uso das guias, gradis de proteção e até mesmo a pista da ciclovia como assentos. Essas situações foram observadas principalmente no período da tarde, quando verificou-se que havia diminuição do fluxo de bicicletas, sobretudo após a desativação das ciclofaixas de lazer



**Figura 125** Pedestres caminham pela ciclovia durante manifestação. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figuras 126** Carro de som (ao fundo) bloqueia o cruzamento da Avenida Paulista com a Alameda Casa Branca durante a manifestação em curso: observou-se a diminuição no fluxo de bicicletas e a ocupação da ciclovia por pedestres e pessoas sentadas. Fotos: autora, dezembro de 2019.



**Figura 127** A ciclovia acabava ocupada pelos espectadores em eventos e apresentações que atraíam maior público, como o Domingo na Paulista. Foto: autora, janeiro de 2020



**Figura 128** Gradis de proteção da ciclovia apropriados como assentos pelos frequentadores que assistem a uma apresentação de artista de rua. Foto: autora, janeiro de 2020.

## D. FACHADAS E FECHAMENTOS



**Figura 129** Vendedor expõe suas gravuras em varal adaptado nos gradis de fechamento do terreno desocupado próximo ao metrô Trianon - MASP. Foto: autora, janeiro de 2020.

A Avenida Paulista possui aproximadamente 4,6 km de extensão de fachadas, considerando os dois lados da via. Deste total, cerca de 2,3 km (50%)<sup>23</sup> corresponde a fachadas que estão inativas aos domingos, ou seja, que não possuem interação com as calçadas adjacentes: acessos a edifícios privados, portões de enrolar, muros, gradis e tapumes de obras. Estes índices, que a princípio poderiam ser considerados um aspecto negativo, revelaram-se oportunidades no contexto da Paulista Aberta. Levantou-se que mais da metade (55%)<sup>24</sup> dessas fachadas eram “ativadas” pelas atividades do programa: crianças brincando e pessoas utilizando essas frentes inativas como área de descanso, espera ou ponto de encontro (Figura 130); pelas apresentações de artistas de rua (Figura 131); por mesas e cadeiras dos bares e restaurantes e, especialmente, pelo comércio ambulante.

Conforme exposto, o comércio ambulante ocupava, predominantemente, as calçadas da avenida junto aos edifícios existentes, gerando novas frentes ativas para as fachadas que não têm usos abertos para a via aos domingos. Além disso, destacaram-se nas observações de campo as formas criativas como muitos vendedores se apropriavam dos elementos de fechamento dos lotes, muitas vezes incorporando-os como expositores para os seus produtos (Figuras 129, 132 a 137).

<sup>23</sup> Destes 2,3 km de fachadas inativas, 50% correspondem a edifícios comerciais e estacionamentos, 13% de edifícios residenciais, 4,5% são gradis de fechamento dos parques localizados na avenida, 3,6% de equipamentos culturais e 1% de casarões. Dados levantados na oficina Paulista Aberta Lab - Fachadas, realizada em janeiro de 2020 por iniciativa da ONG SampaPé. Os resultados destes levantamentos foram reunidos no relatório disponível em: <[https://issuu.com/sampape/docs/resultados\\_20fachadas\\_20pdf\\_\\_20final](https://issuu.com/sampape/docs/resultados_20fachadas_20pdf__20final)>. Acesso em: 11 fev. 2022.

<sup>24</sup> No trabalho realizado pela oficina Paulista Aberta Lab - Fachadas.



**Figura 130** Portão de enrolar do edifício J. Safra, na esquina com a R. Augusta e em frente ao acesso do metrô Consolação serve como ponto de encontro. Foto: Leticia Sabino / Paulista Aberta Lab - Fachadas, janeiro de 2020



**Figura 131** Portão de enrolar da agência bancária é o cenário de fundo da apresentação dos artistas de rua. Foto: Paulista Aberta Lab - Fachadas, janeiro de 2020.



**Figura 132** Até mesmo os fechamentos de vidro serviam de apoio para os vendedores. Com a instalação de um varal simples, o elemento de separação foi convertido em vitrine. Foto: autora, janeiro de 2020



**Figura 133** Mureta do edifício Brazilian Financial Center utilizada como suporte para os chaveiros e ímãs de geladeira, desta forma, os produtos ficam expostos à vista dos frequentadores que passeiam pela calçada. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 134** As muretas dos edifícios, em geral, eram utilizadas para exposição de quadros, gravuras e outros produtos em suportes verticais, como os postais na imagem. Neste caso, a existência do gradil metálico no topo da mureta possibilitou também o seu uso pelo vendedor de roupas (à direita). Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 135** Vendedor aproveitou a modulação horizontal do tapume metálico para expor seus posters. Os tapumes de obras frequentemente eram utilizados como suporte para o comércio de produtos como quadros e cartazes. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 136** Mureta e gradil metálico da Escola Estadual Rodrigues Alves aproveitados para apoiar livros. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figura 137** Elementos inusitados, como andaimes, eram utilizados de forma criativa pelos vendedores ambulantes. Foto: Leticia Sabino / Paulista Aberta Lab - Fachadas, janeiro de 2020.

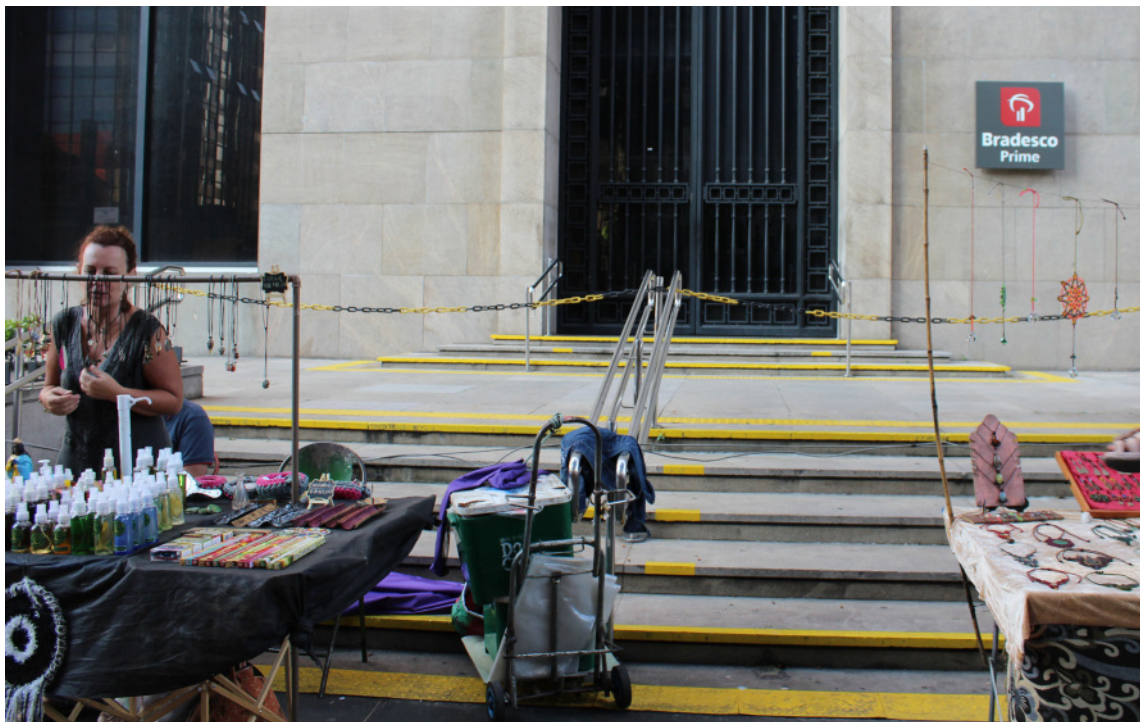
Se, por um lado, os frequentadores da Paulista Aberta, incluindo comerciantes e artistas, promoviam transformações que animavam as fachadas que ficariam ociosas, por outro, foram observadas ações que buscavam reforçar essa inatividade e inibir a apropriação. Alguns edifícios adotavam elementos temporários de bloqueio, tais como gradis móveis, fitas e correntes plásticas zebradas e até mesmo a presença de vigias contratados (Figuras 141 a 145). Embora a maioria das transformações verificadas sejam de caráter temporário, destaca-se o caso do edifício Cetenco Plaza, localizado na esquina da Avenida Paulista com a Alameda Ministro Rocha Azevedo, que, em 2019, cercou todo seu perímetro com portões de enrolar e fechamentos de vidro bloqueando o acesso ao espaço livre existente no interior do seu lote, até então aberto ao público (Figuras 138 e 139).



**Figuras 117 e 118** Acima: espaço livre entre as torres do conjunto Cetenco Plaza era acessível ao público. Abaixo: portão de enrolar com guarita instalado na frente do lote que dá para a Avenida Paulista. Fotos: autora, junho de 2018 e março de 2019.



**Figura 140** Escadarias de acesso aos edifícios, quando não bloqueadas, eram ocupadas pelos frequentadores como área de descanso. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 141** Para evitar situações como a da imagem anterior e também a ocupação dos degraus pelo comércio ambulante, foram instaladas correntes plásticas na escadaria de acesso para sinalizar o bloqueio. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figuras 142 e 143** Gradis móveis utilizados para afastar o público dos acessos aos edifícios dos bancos Safra (esquerda) e Itaú (direita). Fotos: Leticia Sabino / Paulista Aberta Lab, janeiro de 2020.



**Figura 144** O edifício da Gazeta também utilizava gradis móveis para bloquear a escadaria de acesso em sua fachada. Foto: autora, janeiro de 2020.



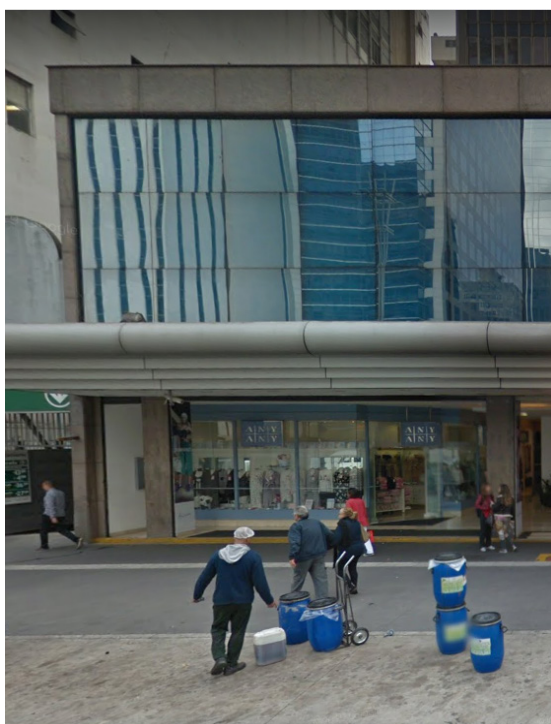
**Figura 145** Além do uso das correntes plásticas, o edifício do banco Bradesco contava com segurança uniformizada guardando o acesso. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 146** Calçada em frente ao Conjunto Nacional ocupada por vasos de plantas que impedem a aglomeração de pessoas junto ao acesso do edifício. Foto: autora, março de 2019.

Ressaltam-se ainda algumas alterações no perfil dos estabelecimentos localizados nos térreos dos edifícios situados na Avenida Paulista no período entre 2015 e 2020, conforme levantado pela Oficina Paulista Aberta Lab - Fachadas. Verificou-se o aumento no número estabelecimentos de alimentação<sup>25</sup>: 18 (40%), entre os 43 totais, foram abertos após a implantação da Paulista Aberta. O levantamento realizado mostrou que lojas de roupas, sapatos e agências bancárias, por exemplo, foram substituídas pelo comércio de alimentos (Figuras 147 e 148).

Além disso, observou-se que a maioria destes novos estabelecimentos conta com balcões de atendimento voltados para as calçadas da avenida<sup>26</sup> (Figura 148), reforçando o entendimento de que a implantação do programa teve participação neste processo de transformação. Fora os balcões, percebeu-se que o comércio de alimentos buscava estabelecer relações com os usuários da Paulista Aberta através da colocação de mesas na calçada, como já mencionado, e ainda por meio da permeabilidade visual ou do uso de dispositivos de divulgação para atrair clientes, tais como a colocação de cartazes nas calçadas (Figura 149) e panfletagem.



**Figuras 147 e 148** No lugar da loja de roupas (esquerda) foram abertas uma sorveteria e uma loja de cookies no térreo do shopping Top Center, esta última (direita), ocupando o vão entre pilares com apenas 1m de largura, é um balcão que abre diretamente para a calçada. Fotos: Google Street View, julho de 2014 / autora, janeiro de 2020.

25 O levantamento dos usos nos térreos dos edifícios antes da implantação da Paulista Aberta foi realizado com auxílio do Google Street View. Posteriormente, a situação anterior foi comparada com a verificação feita em campo no dia 26 de janeiro de 2020.

26 13 deles possuem balcões e destes, 7 comercializam sorvetes. Entre os estabelecimentos de alimentação foram levantados 11 cafés, 7 restaurantes de redes de fast-food e 6 lanchonetes. Disponível em: <[https://issuu.com/sampa-pe/docs/resultados\\_20fachadas\\_20pdf\\_20final](https://issuu.com/sampa-pe/docs/resultados_20fachadas_20pdf_20final)>. Acesso em: 11 fev. 2022.



**Figura 149** Cavalete de sinalização colocado na calçada por estabelecimento localizado na galeria do edifício Barão do Serro Azul. Esta, ficava aberta aos domingos, porém seu acesso discreto, feito por portas basculantes comumente utilizadas em entradas de garagem, não chamava muito a atenção dos usuários da Paulista Aberta. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 150** Apesar de não se tratarem de fachadas de edifícios, notou-se também que algumas barracas da Feira de Artes e Artesanato do Parque Trianon, sobretudo as de alimentação, começaram a ser montadas voltadas para a avenida. Foto: autora, março 2019.

## E. MOBILIÁRIO URBANO



**Figura 151** Mesmo oferecendo pouco conforto — com paredes estreitas e acabamento inclinado no topo — os canteiros ajardinados eram frequentemente utilizados para sentar. Foto: autora, janeiro de 2020.

A inexistência de mobiliário urbano destinado à permanência, sobretudo assentos, não impedia os frequentadores de estabelecer áreas de estar e descanso. Percebeu-se que, com exceção dos comerciantes ambulantes e dos artistas de rua que traziam consigo suportes temporários, as demais práticas de estar e permanência ocorriam de forma improvisada, adaptando elementos existentes, como já visto, incluindo o próprio leito carroçável convertido em plateia. Nas visitas realizadas não verificou-se o uso de cadeiras dobráveis trazidas pelos frequentadores, por exemplo.

Os canteiros ajardinados, localizados nas calçadas da avenida, eram muito utilizados como assentos, principalmente aqueles que eram sombreados por árvores. Em meados de 2019, alguns canteiros foram adaptados para funcionar também como bancos, com a instalação de placas de pedra (Figura 151), porém, os assentos foram colocados apenas no perímetro voltado para as calçadas, desconsiderando o uso mais frequente durante a Paulista Aberta, quando as pessoas costumavam sentar-se de frente para a avenida.

Além destes, elementos associados aos acessos das estações de metrô — canteiros ajardinados e muretas — e os seus respiros elevados também faziam as vezes de bancos (Figuras 154 e 155). Os respiros elevados ainda eram utilizados de forma lúdica, como área de brincadeiras (Figura 156), entre adultos e crianças e até mesmo como palco para apresentações de artistas de rua (Figura 157).

Os abrigos de ônibus conformavam áreas de descanso sombreadas bastante utilizadas pelos usuários da Paulista Aberta (Figura 158). Fora isso, também eram aproveitados pelo comércio ambulante para exposição de produtos (Figura 159), assim como os postes de iluminação e placas de sinalização (Figura 160).



**Figura 152** Banco instalado em um dos canteiros ajardinados da Avenida Paulista. Os assentos foram colocados apenas no lado voltado para a calçada. Foto: autora, junho de 2019.



**Figura 153** Os novos bancos foram instalados considerando os demais dias da semana, quando os veículos circulam pela avenida. Apesar de haver pessoas utilizando os novos assentos, nota-se que o banco instalado no canteiro menor ao fundo está vazio, enquanto há pessoas sentadas na mureta estreita do canteiro (à esquerda) Foto: autora, junho de 2019.



**Figura 154** Pessoas sentadas na mureta do canteiro ajardinado associado ao acesso da estação Brigadeiro do metrô. Os frequentadores costumavam sentar-se de frente para a avenida, mantendo contato visual com os demais usuários e atividades da Paulista Aberta. Foto: autora, janeiro de 2020.



**Figura 155** Respiro elevado do metrô utilizado como área de descanso, encontro, parada para o catador de latinhas e ponto de vendas do sorveteiro. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figura 156** A corrente de ar saída do respiro do metrô o transformava em local de brincadeira também entre jovens e adultos. Foto: autora, junho de 2018.



**Figura 157** Apresentação do grupo Bike Teatro utiliza o respiro elevado do metrô em frente ao edifício da Gazeta como palco. Em outras ocasiões, o mesmo elemento foi apropriado como local de brincadeira por crianças e assento pelos frequentadores. Foto: Fábio Mariz Gonçalves, outubro de 2019.



**Figura 158** Frequentadores aproveitam a área sombreada e os bancos do abrigo de ônibus. Foto: autora, dezembro de 2019.



**Figura 159** Vendedor aproveita o ponto de ônibus para expor seus produtos. Foto: autora, fevereiro de 2020.



**Figura 160** Varal instalado entre os postes de iluminação e sinalização da avenida para a venda de bandeiras. Foto: autora, junho de 2019.



**Figura 161** Em algumas ocasiões, até mesmo elementos improváveis, como os balizadores do vão do MASP, eram adaptados como assentos. Foto: autora, março de 2019.

## F. VEGETAÇÃO



**Figuras 162 e 163** Redes de balanço fixadas entre as árvores no canteiro próximo à esquina com a Rua Frei Caneca. Foto: autora, março de 2019.

Por fim, destaca-se que a arborização da avenida, além de contribuir para o conforto dos usuários na constituição de áreas sombreadas, por vezes era aproveitada pelos comerciantes e artistas de rua como suporte para varais de exposição de produtos (Figura 164), cordas para performance artística (Figura 165) e até redes de balanço (Figuras 160 e 163).



**Figura 164** Venda de bandeiras em varal fixado nas árvores do canteiro. Foto: autora, dezembro de 2019.



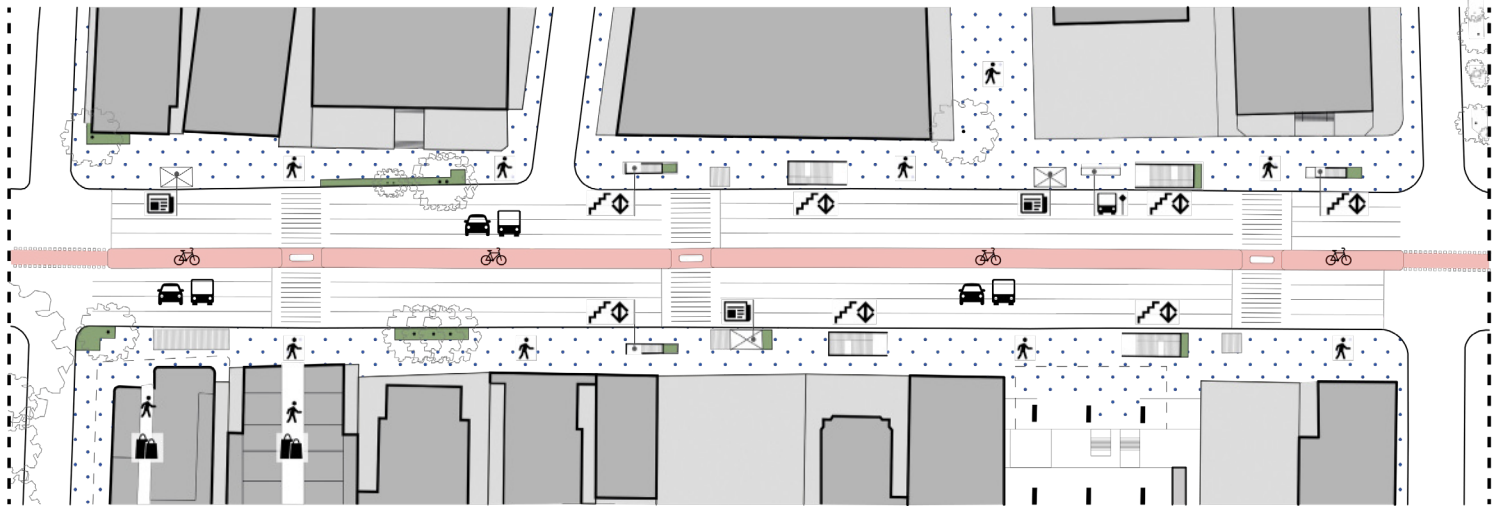
**Figura 165** Artista fixou sua corda bamba e estrutura auxiliar entre duas árvores. Enquanto isso, os canteiros também são utilizados como áreas de estar e descanso. Foto: autora, janeiro de 2020.

Assim como o mapeamento das atividades praticadas durante a Paulista Aberta contribuiu para a leitura e interpretação do programa em relação a seu perímetro de abrangência — a Avenida Paulista livre para as pessoas em seus quase 3 quilômetros de extensão, da Rua da Consolação até a Praça Oswaldo Cruz — buscou-se representar graficamente as transformações possíveis a partir das formas apropriação da via verificadas em campo. Os Mapas 05 e 06 sintetizam as observações apontadas até aqui, representando, em um trecho da avenida, as relações que se estabeleciam entre as ações dos usuários da Paulista Aberta e o espaço físico da Avenida Paulista.

A área escolhida compreende as quadras entre a Alameda Casa Branca e a Rua Pamplona e, conforme demonstrado nos Mapas 02, 03 e 04, faz parte do trecho onde foi identificada maior intensidade de frequentadores e também maior diversidade de atividades. Decidiu-se por não incluir as quadras do MASP e do Parque Trianon porque, aos domingos, já ocorriam a Feira de Antiguidades e a Feira de Arte, Artesanato e Cultura, respectivamente, desde antes do estabelecimento do programa analisado.

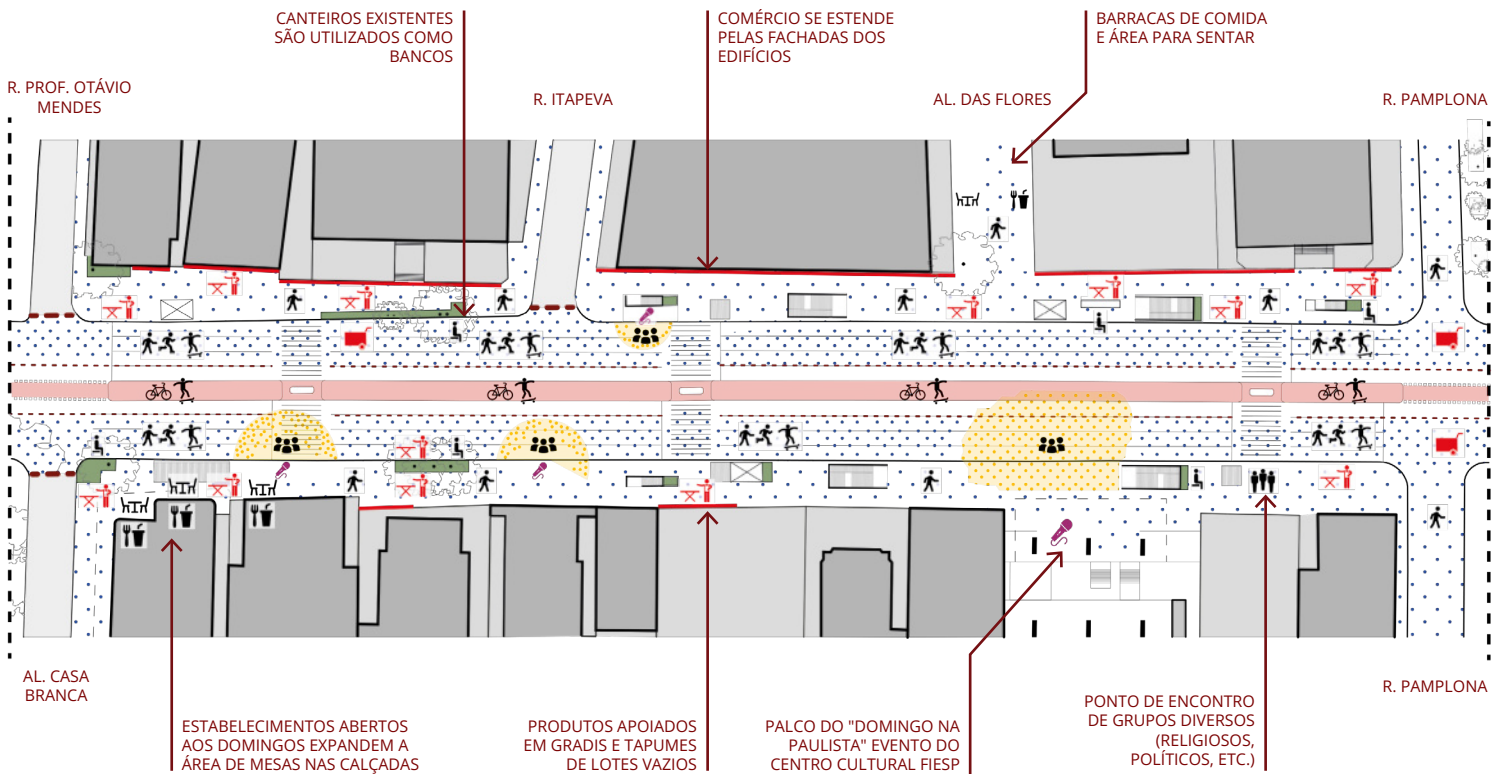
O Mapa 05 mostra a configuração do espaço durante a semana, com a localização das bancas de jornal, canteiros e acessos ao metrô nas calçadas e indicando as galerias comerciais acessíveis aos pedestres de segunda à sábado. Durante a Paulista Aberta (Mapa 06), aos domingos e feriados, o mesmo trecho se transforma com a ampliação da área disponível para as pessoas para o leito carroçável e, principalmente, com o aumento das possibilidades de uso.

A representação desta transformação, além de servir como registro das observações feitas em campo, reforça a leitura de que a abertura da Avenida Paulista excedeu as expectativas da proposta inicial e foi capaz de estabelecer um programa que resulta da expressão de seus usuários através das apropriações. Procurou-se demonstrar que o conjunto das práticas identificadas constitui uma nova ordem de funcionamento na via, composta por deslocamentos, permanências, relações de troca, ócio e trabalho que, embora não permanentes, apontam outras possibilidades para o sistema viário.



AL. CASA BRANCA

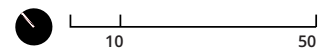
R. PAMPLONA



AL. CASA BRANCA

R. PAMPLONA

- |  |                   |  |                                 |  |                             |
|--|-------------------|--|---------------------------------|--|-----------------------------|
|  | BANCAS DE JORNAL  |  | COMÉRCIO AMBULANTE              |  | BLOQUEIO CET                |
|  | ACESSO AO METRÔ   |  | CARRINHOS DE COMIDA/BEBIDA      |  | LIMITES CICLOFAIXA DE LAZER |
|  | PONTO DE ÔNIBUS   |  | APRESENTAÇÕES MUSICAIS          |  | CICLOVIA                    |
|  | GALERIA COMERCIAL |  | FLUXO DE PEDESTRES NAS CALÇADAS |  |                             |
|  | ALIMENTAÇÃO       |  | PEDESTRES / CICLISTAS           |  |                             |
|  | MESAS NA CALÇADA  |  | NÚCLEOS DE ESPECTADORES         |  |                             |



## Mapas 05 e 06: Organização espacial na Paulista Aberta



## **7. Considerações finais**

Ao definir como objeto de estudo a Paulista Aberta, esta pesquisa teve o intuito de conduzir uma análise aproximada, estimulada pela possibilidade de realizar levantamentos de campo. Mas, para além da compreensão do programa em funcionamento, também foi fundamental investigar o seu processo de implantação e o contexto no qual a Paulista Aberta se insere, incluindo o reconhecimento de outros movimentos e políticas de abertura de ruas que a antecederam. Este trabalho foi desenvolvido a partir destas duas perspectivas, que fomentaram as reflexões que serão expostas neste capítulo final.

Os registros gráficos e fotográficos apresentados nos capítulos anteriores documentam a experiência da Paulista Aberta durante o período em que a investigação foi realizada, quase cinco anos após a ocorrência do primeiro ensaio do programa. Durante as incursões em campo, que buscaram explorar como se dava o funcionamento da medida, chamaram a atenção as ações dos usuários e seus resultados na forma de interações com o meio físico existente. Observou-se ainda que havia grande diversidade de atividades ocorrendo de forma simultânea e cada uma delas, bem como cada grupo de pessoas ali presente tinha seu lugar. Este complexo equilíbrio que caracterizava o programa no período investigado e que ainda o caracteriza no momento atual, suscitou os questionamentos que conduziram a pesquisa.



**Figura 166** Na retomada do programa, em 2021, observou-se a manutenção das atividades verificadas durante a pesquisa. Foto: autora, julho de 2021.

Em primeiro lugar, buscou-se compreender as condições que possibilitaram a Paulista Aberta desde a sua proposição até seu estabelecimento como programa dominical na cidade de São Paulo. Este trabalho demonstra que tais condições não estão restritas a um único contexto histórico. A investigação levou ao reconhecimento de outras experiências em âmbito internacional, no Brasil e nas ruas da cidade de São Paulo, que ocorreram desde o final da década de 1960 e início da década de 1970 e contribuíram para o amadurecimento da proposta ensejada pela Paulista Aberta.

Os movimentos e políticas levantados foram categorizados como iniciativas de “abertura de ruas”, pois compartilhavam a proposta de abrir temporariamente ruas e avenidas para as pessoas a pé ou em outros meios de transporte ativos, ou seja, restringindo a circulação de veículos motorizados. Ao mesmo tempo em que remete ao movimento norte-americano de *open streets* e ao próprio programa paulistano, derivado do movimento pela Paulista Aberta, o “Ruas Abertas”, a opção por esta categorização teve o intuito de enfatizar a ação positiva de “abrir” ruas, sem remeter ao “bloqueio” ou “fechamento” da perspectiva dos motoristas. Ao longo da investigação, percebeu-se que quando essa abertura se dá também no sentido programático, da liberdade de uso por parte do público envolvido, as experiências tendiam a ser mais duradouras.

Principalmente nos países latino-americanos, as iniciativas de abertura de ruas contribuíram para o estabelecimento de redes de conexões significativas nas suas respectivas cidades, tanto em termos de extensão — chegando a 127,7 km em Bogotá, 65 km em Me-

dellín e 50 km na Cidade do México — como por meio percursos que possibilitam ligações relevantes, tal qual em Quito, onde sete parques municipais estão conectados pelo trajeto do Ciclopaseo. Neste sentido, mesmo restritas aos finais de semana, as Ciclovías Recreativas colaboraram para a difusão da mobilidade ativa e possibilitaram, ao promover deslocamentos em menor velocidade e na escala da pessoa, outras relações entre os cidadãos e suas próprias cidades.

A Paulista Aberta se insere neste debate, visto que sua implantação esteve intimamente ligada à ciclovia no canteiro central da Avenida Paulista, se inserindo também no percurso das Ciclofaixas de Lazer, que questiona o predomínio dos meios de transporte motorizados no estabelecimento das formas de gestão, manutenção e planejamento do sistema viário. Mas é importante destacar que, para além da mobilidade urbana, ao longo dos anos houve também o envolvimento de outras questões como o potencial recreativo e de práticas de esporte e lazer dos programas de abertura de ruas, que contribuem para ampliar ainda mais a discussão. No momento em que programas idealizados e geridos pelo poder público propõem atividades esportivas, culturais e de lazer em ruas, abre-se a oportunidade de discutir o próprio papel do sistema viário nas cidades, extrapolando sua função primordial como meio de circulação.

A partir dos anos 2000, o debate promovido pela implantação de iniciativas de abertura de ruas ganhou maior visibilidade com a realização de seminários internacionais e a consolidação de redes como a Rede CRA e o The Open Streets Project. Este processo estabeleceu um “modelo” de programa, alternativa de fácil implantação e adaptável aos mais diversos contextos, de cidades pequenas a grandes metrópoles. Nesse sentido, as Ciclovías Recreativas e as Open Streets, propiciaram um rico campo de experimentação. Dado seu caráter temporário e a liberdade programática, cada rua aberta apresenta especificidades e potenciais únicos, assim sendo, capaz de fornecer insumos importantes para os estudos sobre os sistemas de espaços livres de cada cidade.

As experiências analisadas, tal qual a Paulista Aberta, apontam para a necessidade de revisão das formas de gerir o próprio sistema viário. Ainda que se tratem de intervenções temporárias, verificou-se que, na maioria dos casos, sua realização depende do envolvimento de diferentes órgãos: departamentos de transporte<sup>1</sup>, secretarias de meio ambiente, esportes e lazer, segurança pública, entre outros. Desta forma, percebe-se a importância da cooperação entre equipes multidisciplinares para que de fato as ruas possam ser geridas tendo em conta seu “papel multifuncional e polissêmico” (GONÇALVES, 2020).

---

<sup>1</sup> Nesse sentido, aponta-se a atuação do departamento de trânsito de Nova Iorque (NYC DOT), responsável pela implantação das Summer Streets e pela emblemática ampliação da Times Square a partir da pedestrianização de parte da Avenida Broadway. Esta transformação fez parte do projeto “Green Light for Midtown”, que converteu duas pistas da Broadway em praças temporárias do Central Park até a Union Square, através da reorganização do fluxo de veículos e melhor aproveitamento de áreas subutilizadas do sistema viário. A iniciativa, além de melhorar o tráfego de veículos, diminuiu o número de acidentes e garantiu maior segurança aos pedestres (LYDON; GARCIA, 2015, p.152). Adotando essa mudança de perspectiva, o departamento de trânsito deixa de operar com foco exclusivo na circulação de veículos, compreendendo que a “eficiência” do sistema viário não está diretamente ligada, apenas, à fluidez do tráfego de veículos motorizados. Corroborando com esta constatação, Gonçalves (2020, p.385-386) observa que “estudos empíricos mostraram que melhorias viárias geralmente induzem o aumento do tráfego em proporção direta à quantidade de novos espaços rodoviários; as experiências recentes de remoção de estradas mostraram, de maneira semelhante e inversa, que a redução de vias reduz o tráfego.”

No contexto brasileiro, esta pesquisa buscou recuperar o histórico de políticas que, embora não tenham relação direta com a proposta da Paulista Aberta<sup>2</sup>, procuraram institucionalizar determinados usos nos espaços livres públicos, incluindo ruas e avenidas, dentro de um debate moral, focado no estabelecimento de padrões de comportamento considerados adequados. Assim, desde o início do século XX, a prática esportiva fixou-se como atividade “ideal” para ocupação do tempo livre, do ócio, e isso se reflete nos programas analisados. Somente no século XXI, reverberando os exemplos da América Latina, a questão da mobilidade urbana entra em discussão com a implantação das Ciclofaixas de Lazer.

Em São Paulo, verificou-se que as políticas de abertura de ruas implantadas na década de 1970 vinculavam-se à discussão dos espaços livres públicos na cidade, sobretudo em resposta às reivindicações da população por áreas destinadas ao lazer. Nesse sentido, cabe reconhecer a relevância do programa Ruas de Lazer ao propor o uso das ruas como alternativa para suprir essa demanda. O programa estava apoiado no discurso de retomar antigas práticas, que perdiam espaço para os veículos motorizados, e num esforço da administração municipal vigente de reaproximar as pessoas da cidade.

Ironicamente, este programa sofreu com críticas à época, sendo considerado medida paliativa. Ao final, prevalecia a opinião de que deveriam haver espaços especializados para cada função, como os parques e centros esportivos, já que as ruas, neste entendimento, deveriam ser destinadas exclusivamente à mobilidade. Neste momento, a possibilidade de discutir o papel do sistema viário, ainda mais nesse contexto de crescimento urbano, não foi levada a cabo. Após um longo hiato, o debate sobre a abertura de ruas e novas apropriações possíveis do sistema viário só ocorreria de fato em São Paulo no início do século XXI, primeiro com a implantação das Ciclofaixas de Lazer e depois com o programa Ruas Abertas.

Da perspectiva da relação dos usuários com as ruas e da apropriação deste espaço público, o estudo das experiências de aberturas de ruas, revelou diferenças significativas entre as iniciativas de maior liberdade programática daquelas que são estruturadas a partir da promoção de atividades específicas, como por exemplo, práticas culturais e esportivas agendadas.

Diferentemente dos exemplos internacionais, no Brasil, principalmente no século XX, percebeu-se uma maior tendência em adotar programas cujas atividades eram pré-concebidas, exclusivamente de gestão pública e seguindo definições técnicas, sem atentar para as necessidades e especificidades de cada local. Sendo assim, a participação da população ficava limitada ao que era oferecido. Como consequência, verificou-se que este modelo tende a ter menor durabilidade, pois exige maior esforço tanto na organização prévia, como na posterior manutenção da medida. Especialmente no que diz respeito à participação do público, neste formato, é necessário garantir que as atividades oferecidas se mantenham estimulantes e atendam aos seus interesses. Além disso, destaca-se a falta de continuidade de políticas públicas nas trocas de gestão do executivo. Isso ficou claro no caso de São Paulo, onde verificou-se uma sobreposição de políticas com objetivos similares como, por exemplo, as Ruas de Lazer, Ruas Abertas e Ruas da Gente.

---

2 Com exceção das áreas de lazer do Rio de Janeiro e do Eixão de Brasília, como colocado.



**Figura 167** No dia 18 de julho de 2021, a Avenida Paulista foi reaberta para as pessoas, após um ano e quatro meses de suspensão do programa Paulista Aberta. Foto: autora, 2021.

Outro fator importante quando se trata da continuidade dos programas de abertura de ruas é a frequência. As iniciativas que se tornaram regulares, com realização semanal, quinzenal ou pelo menos mensal, são aquelas que permanecem vigentes e foram retomadas mesmo após os recentes períodos de suspensão acarretados pela pandemia de Covid-19. As Áreas de Lazer do Rio de Janeiro e o Eixão de Brasília são bons exemplos de medidas que, apesar de pouco conhecidas fora de seu contexto local, estão consolidadas na rotina dos finais de semana de suas cidades, com força suficiente para permanecerem ativas por mais de 30 anos sem que haja necessidade de promover eventos e atividades específicos para atrair o público.



**Figura 168** Frequentadores passeiam na Paulista Aberta. Como observado nos levantamentos feitos para a pesquisa em 2019 e 2020, o leito carroçável continuou sendo o espaço principal das apropriações. Foto: autora, julho de 2021.

A escolha da Avenida Paulista como local de intervenção, sem dúvidas, foi ponto central para análise conduzida nesta pesquisa. A compreensão de todo processo que culminou na implantação da Paulista Aberta, assim como o estudo do programa em funcionamento, tiveram em consideração a condição singular desta via. Entre os fatores que contribuíram para a efetivação da abertura da Avenida Paulista destacam-se: (1) a visibilidade desta em relação às demais vias da cidade, já que se trata de um dos principais espaços de manifestações públicas de São Paulo, além de ser o endereço de importantes edifícios, centros culturais e espaços livres públicos; (2) a acessibilidade por diversos meios de transporte, sobretudo o transporte público, com a existência de três estações de metrô localizadas na própria avenida e faixas exclusivas para ônibus; (3) seu papel como símbolo e principal ponto turístico da capital paulistana e, por fim, (4) as condições favoráveis do espaço físico existente — as dimensões da avenida, a topografia, largura das calçadas, etc..

A Paulista Aberta foi originalmente proposta por entidades envolvidas na promoção da mobilidade a pé e em defesa da segurança dos pedestres, portanto, a escolha do lugar partiu da intenção de dar maior visibilidade para as causas defendidas por esses grupos. Como este trabalho procurou registrar, de fato, a maioria dos frequentadores da Paulista Aberta se deslocava a pé pela avenida. Aponta-se, no entanto, que a experiência do programa possibilitou a construção de novas relações com o espaço existente, para além da questão do deslocamento: interações e permanências que não ocorreriam cotidianamente, quando os percursos estão mais restritos à ligação entre dois pontos, origem e destino.

A participação dos movimentos da sociedade civil durante todo o processo também foi fundamental para a efetivação e manutenção do programa. Além de terem sido responsáveis pela proposta, as entidades se mantiveram engajadas na promoção da Paulista Aberta, mesmo após a sua implementação. Nesse sentido, a atuação das organizações Sampa-Pé!, Minha Sampa e Cidade Ativa foi relevante na mobilização da população e de grupos parceiros na ocupação da Paulista Aberta, no levantamento de dados para contrapor as principais críticas ao programa e ainda na interlocução com o poder público, mantendo a pressão para que a medida fosse oficializada como política pública.

É importante reconhecer ainda a conjuntura favorável: o alinhamento da proposta com as agendas da gestão municipal à época e a vontade política foram fatores determinantes. A análise das experiências anteriores propostas para a Avenida Paulista, assim como o levantamento do histórico de grandes eventos realizados na avenida, demonstrou como o direcionamento de tais medidas estava vinculado ao posicionamento político das gestões municipais de cada período. Da mesma maneira, a definição de sua continuidade ou, na maioria dos casos, a interrupção dos programas foi definida pela administração municipal independente da aprovação da população, como foi o caso do Domingo da Paulista em 2005.



**Figura 169** Avenida Paulista continua ocupada após a realização da 23ª Parada do Orgulho LGBTQIA+. Foto: autora, junho de 2019.

O aprofundamento do contexto histórico da Avenida Paulista focado na realização de grandes eventos e programas anteriores que possibilitaram a abertura da via para outras atividades permitiu compreender o papel certos condicionantes no processo de implantação da Paulista Aberta. Devido ao acordo de 2007, que restringia a três o número máximo de eventos permitidos por ano na Avenida Paulista, iniciou-se um embate entre a PMSP e o Ministério Público Estadual que culminou na exigência de levar a proposta da Paulista Aberta para outras áreas da cidade. O resultado foi o programa Ruas Abertas que, apesar de ter possibilitado a ampliação do debate, envolvendo outras regiões de São Paulo, acabou não obtendo o mesmo êxito observado na Avenida Paulista.

Prova disto é a significativa diminuição de ruas cadastradas no programa. No período entre 2015 e 2018, as Ruas Abertas vigentes passaram de 24 para 16, de acordo com a última informação oficial disponível. Dentre os motivos que possivelmente colaboraram para o gradual enfraquecimento das Ruas Abertas está o próprio processo de implantação do programa, começando pela definição das vias integrantes.

Primeiro, aponta-se que as audiências públicas, realizadas de forma apressada no contexto da disputa travada entre a PMSP e o MPSP, tiveram pouca participação popular, de forma que pode-se questionar a adequação das ruas e avenidas definidas em relação ao seu alcance a nível local. Diferentemente da Avenida Paulista que tem vocação de uso público, dado seu histórico como locus de grandes eventos e manifestações, a indicação de outras vias para o programa Ruas Abertas deveria partir de um processo mais cuidadoso de construção desse imaginário nas demais áreas da cidade ou do reconhecimento, junto à população, de lugares mais representativos a nível local.

Destaca-se ainda a falta de clareza dos objetivos do programa. O projeto para a Paulista Aberta propunha abrir parte da via para as pessoas em caráter experimental, para impulsionar a discussão da mobilidade ativa e ampliar o uso dos espaços da cidade na escala do pedestre tomando partido de um lugar com grande visibilidade. A ampliação desta proposta para a escala do município careceu da definição de uma agenda mais estruturada para de fato democratizar a discussão, sobretudo porque os contextos de cada região são muito distintos.

Ao contrário das experiências internacionais, o Ruas Abertas era composto por vias isoladas, sem conexão entre si ou entre pontos de interesse. Nesse sentido, as Ciclofaixas de Lazer, que existem desde 2009, são mais próximas das Ciclovias Recreativas e Open Streets analisadas. Porém, como colocado, as Ciclofaixas operam com a abertura de apenas uma faixa de circulação e exclusivamente para bicicletas, impossibilitando a ocorrência de outras formas de apropriação nas vias envolvidas. Pensar redes de conexões, como nos exemplos latino-americanos estudados, poderia contribuir para o fortalecimento deste tipo de iniciativa, tanto em relação à durabilidade e manutenção dos próprios programas, como na difusão das agendas de mobilidade, sustentabilidade, saúde pública e demais contribuições que seriam alçadas pelas próprias apropriações públicas que ocorreriam nesses espaços.

Por fim, a falta de acompanhamento e avaliação do programa enfraqueceu seu potencial de desenvolvimento. Embora, legalmente, tenham sido definidos os instrumentos para

tal, verificou-se que não houve, na maioria dos casos, a aplicação dos mesmos. Para além disso, a escassez de informações mínimas sobre o programa Ruas Abertas dificulta a realização de estudos mais aprofundados, como percebeu-se no desenvolvimento desta investigação. A pesquisa de experiências análogas e também o estudo da própria Paulista Aberta, demonstraram a importância de estabelecer canais de comunicação com a população na promoção e manutenção de políticas públicas, tanto em mídias tradicionais quanto em redes sociais.



**Figura 170** Artistas de rua e comerciantes ambulantes ocupam as calçadas da avenida. Foto: autora, julho de 2021.



**Figura 171** As apresentações de música e seus espectadores também retornaram com os mesmos padrões de ocupação observados nas visitas de 2019 e 2020. Foto: autora, julho de 2021.

A Paulista Aberta é uma experiência única que não pode, nem deve, ser tratada como modelo. Ao contrário, acredita-se que ela reforça a importância da consideração das especificidades de cada lugar no planejamento de novas intervenções. Também ficou claro que é possível adotar estratégias mais abertas e de forma experimental, antes de limitar futuros programas e políticas públicas a escopos fechados.

Desde o princípio, a proposta baseou-se no simples ato de abrir a avenida para as pessoas e, desta forma, transformar o espaço de domínio dos veículos motorizados em território livre para que pudessem manifestar-se em segurança. Assim, ainda que existissem objetivos e expectativas envolvidas, era impossível antever qual seria o resultado desta transformação. E ocorreu que a Paulista Aberta acabou ganhando proporções maiores do que havia sido planejado inicialmente: primeiro por ter conquistado toda extensão da Avenida Paulista, não apenas um trecho como na proposta original; segundo, porque além de ter sido oficializada como política pública o programa se manteve vigente — ultrapassando diferentes gestões municipais, quando muitos programas tendem a ser descontinuados — e ativo, no sentido da participação e envolvimento do público e, finalmente, pela diversidade de dinâmicas que ali se estabeleceram e que são fruto da ação dos seus frequentadores.

Este último aspecto é justamente o qual esta pesquisa buscou aprofundar. O trabalho de campo apontou que a Paulista Aberta é definida pelos seus próprios usuários, mais precisamente, o que eles fazem dela. É impossível defini-la a partir de uma única “função”, tão pouco, assumir que o que foi observado ao longo do desenvolvimento desta investigação é definitivo.

Além disso, as observações feitas *in loco* demonstraram que as atividades ocorridas no período de funcionamento do programa são muito diversas e fortalecem o caráter múltiplo da via enquanto lugar de mobilidade e permanência (GONÇALVES, 2020). Nesse sentido, vale destacar o significado desta conquista, o estabelecimento de um programa semanal que converte uma avenida importante — no seu sentido funcional, dentro do sistema viário da cidade — em espaço exclusivo para as pessoas. Contrariando as críticas que, como se verificou na análise das experiências anteriores, eram recorrentes e, ao final, tinham como principal argumento a defesa da “fluidez do tráfego”, a implantação e continuidade da Paulista Aberta comprovou que é possível conceder a via para outros usos em benefício dos cidadãos.

As diferentes formas de apropriação do espaço revelam transformações potentes que prescindem de alterações no suporte físico da avenida. Ainda que de forma temporária, tais transformações são indícios tanto da criatividade dos usuários, na sua relação com o espaço existente, como de necessidades não atendidas pela situação atual que podem contribuir para o planejamento de mudanças futuras, essas sim de caráter mais permanente.



**Figura 172** A reativação da Paulista Aberta, em julho de 2021, ocorreu de forma bastante espontânea. Foto: autora, 2021.



**Figura 173** Manifestações tão contrastantes como o "rolêzinho" dos jovens e o ato político de direita ocorriam simultaneamente, cada qual ocupando o seu território. Foto: autora, dezembro de 2019.

Outro aspecto importante evidenciado pelas diversas práticas dos frequentadores da Paulista Aberta foi a independência de mecanismos de setorização. Observou-se a coexistência de manifestações distintas que, em outras situações, poderiam ser consideradas conflitantes, sem a necessidade de instituir um ordenamento prévio. As regras de uso e organização do espaço, verificadas em campo, são resultado de uma construção coletiva e gradual, dos acordos não verbais entre os frequentadores do programa e do respeito ao outro, no entendimento que a via é de todos, não de um grupo específico. Ressalta-se que esta harmonia não significa a ausência de conflitos, pelo contrário. Está implícita, na presença dos diferentes grupos, a disputa por poder e visibilidade no espaço livre público.

Durante a pandemia, após a suspensão da Paulista Aberta, verificou-se a continuidade de algumas dinâmicas consolidadas pelo programa, mesmo que restritas somente às calçadas da Avenida Paulista. Da mesma maneira, a sua retomada, após mais de um ano de inatividade, ocorreu de forma bastante espontânea, demonstrando que a Paulista Aberta de fato fixou-se como parte importante dos finais de semana em São Paulo.

A experiência da Paulista Aberta, embora não possa ser replicada tal qual em outras vias de São Paulo, contribui para a reflexão sobre as formas de concepção de políticas públicas, tendo em vista o envolvimento dos diversos agentes, o processo experimentação e, sobretudo, o objeto de intervenção proposto, elemento do sistema viário da cidade. A análise deste programa, no período de quase cinco anos de sua vigência, demonstra a importância de olhar para as apropriações dos espaços públicos, que não são resultado imediato das intervenções propostas, mas sim as manifestações espontâneas daqueles que os frequentam, indicativos de possibilidades que vão além do planejado.



**Figura 174** O comércio ambulante continuou explorando soluções criativas para exposição de produtos durante a Paulista Aberta. Foto: autora, julho de 2021.



## Referências Bibliográficas

50% DE comerciantes são a favor de fechar a Paulista para carros, mostra pesquisa. **R7**, São Paulo, 2 set. 2015. Disponível em: <<https://noticias.r7.com/sao-paulo/50-de-comerciantes-sao-a-favor-de-fechar-a-paulista-para-carros-mostra-pesquisa-02092015>>. Acesso em: 7 jan. 2022.

100 MIL comparecem ao II Passeio de Bicicletas. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano LVI, n. 17.343, p.8, 27 setembro 1976. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=5986&keyword=%22Passeio+Ciclistico%22&anchor=4325072&origem=busca&originURL=&pd=673b253217e36f6e636a210582f937b2>>. Acesso em: 13 out. 2021.

A AVENIDA Paulista é uma festa. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 62, n. 19.535, p.11, 27 set. 1982. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=8177&keyword=%22Domingo+na+Paulista%22&anchor=4209498&origem=busca&originURL=&pd=5eee4747bb3a08551d9f5dafd2d454f5>>. Acesso em: 9 abril 2021.

A AVENIDA do trabalho, fechada para diversão. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 125, n. 40.403, p.26, 31 maio 2004. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040531-40403-nac-26-cid-c4-not>>. Acesso em: 11 nov. 2021.

AGORA o passeio ciclístico. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 97, n. 31.130, p.21, 15 set.1976. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19760915-31130-nac-0021-999-21-not/busca/passeio+cicl%C3%ADstico>>. Acesso em: 5 out. 2021.

AGORA, CICLISMO vai a Interlagos. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 97, n. 31.141, p.24, 28 set.1976. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19760928-31141-nac-0024-999-24-not/busca/passeio+cicl%C3%ADstico>>. Acesso em: 5 out. 2021.

AGORA, Paulista só terá S. Silvestre e réveillon. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 126, n. 40.814, p.77, 16 jul. 2005. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20050716-40814-spo-77-esp-e4-not>>. Acesso em: 17 dez. 2021.

ALEMÁN, O. R. et al. **Manual para implementar y promocionar la Ciclovía Recreativa**. 2009. Disponível em: <<http://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/>>. Acesso em: 7 abr. 2021.

AMANHÃ, avenida terá oito horas de espetáculos. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 62, n. 19.533, p.10, 25 set. 1982. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=8175&keyword=%22Domingo+na+Paulista%22&anchor=4208492&origem=busca&originURL=&pd=1e9ee1b6da5d6d4239d91649715b1032>>. Acesso em: 17 dez. 2021.

ARMENTANO, I. M. D.; PAIM, C. M. Lazer em ruas de São Paulo. Considerações a partir de programas municipais vigentes. In: Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo no Brasil, 15., Campos dos Goytacazes: **Anais eletrônicos...** Campos dos Goytacazes: Instituto Federal Fluminense, 2020, p. 403-421. Disponível em: <<http://https://enepea2020.wixsite.com/emcasa>>, Acesso em: 20 jan. 2021.

AS CRIANÇAS ganharam mais três ruas de lazer. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano LVI,

n. 17.177, p.8, 23 mar. 1976. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=5797&keyword=%22Ruas+de+Lazer%22&anchor=4276310&origem=busca&originURL=&pd=7462ff5acff6f987c4532c562237a025>>. Acesso em: 13 out. 2021.

AV. PAULISTA é fechada para carros; saiba como fica o transporte na região. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 18 out. 2015. Disponível em: <<https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/10/1695412-paulista-e-fechada-para-carros-saiba-como-fica-o-transporte-na-regiao.shtml>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

AVENIDA Paulista será fechada para carros todos os domingos. **G1**, São Paulo, 15 out. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/10/avenida-paulista-sera-fechada-para-carros-todos-os-domingos.html>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

AVENIDA Paulista recebe novos espaços culturais e se consolida como modelo urbano. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 16 jul. 2017. Disponível em: <<https://cultura.estadao.com.br/noticias/geral,avenida-paulista-recebe-novos-espacos-culturais-e-se-consolida-como-modelo-urbano,70001891046>> Acesso em 24 jun. 2018.

BALOGH, G. Moradores dos Jardins querem transferir Domingo na Paulista. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 125, n. 40.440, p.30, 7 jul.2004. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040707-40440-nac-30-cid-c3-not>>. Acesso em: 20 dez. 2021.

BALOGH, G. Volta do lazer nas avenidas depende do prefeito eleito. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 125, n. 40.582, p.43, 26 nov. 2004. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20041126-40582-spo-43-cid-c6-not>>. Acesso em: 20 dez. 2021.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BERNARDO, J. Enquanto Paulista reabre, programa Ruas Abertas é esquecido nas periferias. **Agência Mural de Jornalismo das Periferias**, São Paulo, 10 set. 2021. Disponível em: <<https://www.agenciamural.org.br/enquanto-paulista-reabre-programa-ruas-abertas-e-esquecido-nas-periferias/>>. Acesso em: 13 jan. 2022.

BRASIL. **Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. 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: 12 jan. 2022.

CALDEIRA, D. A.; LOPES, M.; VANNUCHI, L.; SCHILLER, M.; MARINO, A. Construindo o comum em São Paulo: entre a resistência e a captura. In: Raquel Rolnik, et. al. (Org.). **Cidade Estado Capital: reestruturação urbana e resistências em Belo Horizonte, Fortaleza e São Paulo**. 1ed.São Paulo: FAUUSP, 2018, v. 1, p. 288-311.

CAMBRICOLI, F.; DIÓGENES, J. Ciclovía na Paulista é inaugurada com vaias a Haddad e festa. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 24 ago. 2015. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,inauguracao-da-ciclovía-na-paulista-atrai-milhares-de-ciclistas-e-tem-protestos-contra-o-pt,1715126>>. Acesso em 4 jan. 2020.

CAMPOS, A. C. A. C. et al. (org). **Quadro dos sistemas de espaços livres nas cidades brasileiras**. São Paulo: FAUUSP, 2011.

CAMPOS, A. C. A. C. et al. (org). **Sistemas de espaços livres: conceitos, conflitos e paisagens**. São Paulo: FAUUSP, 2011.

CARERI, F. **Walkscapes: caminhar como prática estética**. 1. ed. - São Paulo: Gustavo Gilli: 2013.

CEM MIL pessoas fizeram o I Passeio a Pé da cidade. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano LVI, n. 17.308, p.8, 23 ago. 1976. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitord.do?numero=5951&keyword=%22Passeio+a+Pe%22&anchor=4323649&origem=busca&originURL=&pd=b5e336600b288cc7ede77ca8b9ba6a1a>>. Acesso em: 13 out. 2021.

CENTRO cheio e Paulista vazia marcam Virada Cultural com recorde de público. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 19 mai. 2019. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/ilustrada/2019/05/centro-cheio-e-paulista-vazia-marcam-virada-cultural-com-recorde-de-publico.shtml>>. Acesso em: 28 ago. 2019.

CIPALLA, R. Cycling in Washington State. In: **HistoryLink.org**, Essay 20810, 11 jul. 2019. Disponível em: <<https://www.historylink.org/File/20810>>. Acesso em: 23 mar. 2021.

CHINI, V. S. F. **Eixão do Lazer de Brasília**. O Eixo Rodoviário Residencial e seu uso como espaço público. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (UnB). Brasília, 2019.

CICLOVIA da Paulista: vitória dos ativistas (e da população). **Carta Capital**, São Paulo, 28 jun. 2015. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/sociedade/ciclovias-da-avenida-paulista-a-inauguracao-de-uma-vitoria-dos-ativistas-3277/>> Acesso em 4 jan. 2020.

CICLISMO tem novo passeio. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano LVI, n. 17.341, p.9, 25 set. 1976. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitord.do?numero=5984&keyword=%22Passeio+Ciclistico%22&anchor=4324185&origem=busca&originURL=&pd=13e263db08e8917954ab9a1975b34d1c>>. Acesso em: 13 out. 2021.

COM parques fechados no final de semana, avenida Paulista vira opção de lazer. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 9 ago. 2020. Disponível em: <<https://saude.estadao.com.br/noticias/geral,com-parques-fechados-no-final-de-semana-avenida-paulista-vira-opcao-de-lazer,70003393479>>. Acesso em: 12 jan. 2022.

CONSELHO Gestor da Paulista irá 'mapear' locais da via para propor novos lugares para músicos aos domingos. **G1**, São Paulo, 27 jun. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/conselho-gestor-da-paulista-ira-mapear-locais-da-via-para-propor-novos-lugares-para-musicos-aos-domingos.ghtml>> Acesso em 31 ago. 2019.

COSTA, A. Q.; SAMPAIO, C. M. Programa Ruas de Lazer da Prefeitura de São Paulo: Modernização na Gestão Pública do Esporte e Lazer. **Podium: sport, leisure and tourism review**, v. 04, p. 43-57, 2015.

COSTA, L. P. (ed.). **Teoria e Prática do Esporte Comunitário e de Massas**. Rio de Janeiro: Palestra Edições, 1981.

CURTO, C. Sumaré, a nova avenida de lazer de São Paulo. **O Estado de São Paulo**, São

Paulo, ano 125, n. 40.501, p.21, 6 set. 2004. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040906-40501-spo-21-cid-c1-not>>. Acesso em: 27 dez. 2021.

DANTAS, C.; BARBOSA, A. Com “mamaço”, protesto e até “carro”, Paulista tem 1º dia oficial de abertura. **G1**, São Paulo, 18 out. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/10/com-mamaco-protesto-e-ate-carro-paulista-tem-1-dia-oficial-de-abertura.html>>. Acesso em: 7 jan. 2020.

DEGREAS, H. N.; CAMPOS, A. C. M. A. As ruas de lazer na cidade de São Paulo: políticas públicas e apropriação. In: PNUM, 2018, Porto, **Livro de Actas...**Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, pp.702-7140. Disponível em: <[https://pnum.arq.up.pt/wp-content/uploads/docs/PNUM2018\\_ACTAS\\_v3.13.pdf](https://pnum.arq.up.pt/wp-content/uploads/docs/PNUM2018_ACTAS_v3.13.pdf)>. Acesso em: 23 ago. 2021.

DEPOIS do “passeio”, os papagaios. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 97, n. 31.111, p.29, 24 ago.1976. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19760824-31111-nac-0029-999-29-not/busca/Passeio+Pe>>. Acesso em: 5 out. 2021.

DESFILE de modas movimentada a Avenida Paulista. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 125, n. 40.438, p.33, 5 jul.2004. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040705-40438-nac-28-cid-c6-not>>. Acesso em: 20 dez. 2021.

DOMINGO, 5º Passeio Ciclístico. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 103, n. 32.983, p.14, 17 set.1982. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19820917-32983-nac-0014-999-14-not>>. Acesso em: 22 dez. 2021.

DOMINGO na Paulista: pró e contra. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 125, n. 40.437, p.33, 4 jul. 2004. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040704-40437-spo-33-cid-c2-not>>. Acesso em: 17 dez. 2021.

DUAS “ruas de patinação” em frente à Assembléia. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano LV, n. 17.145, p.13, 19 fev. 1976. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=5765&keyword=%22Ruas+de+Lazer%22&anchor=4274020&origem=busca&originURL=&pd=5941a66d809704674d4045943445af8f>>. Acesso em: 13 out. 2021.

FALTA criatividade em tudo. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 102, n. 32.629, p.28, 26 jul.1981. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19810726-32629-nac-0028-999-28-not/tela/fullscreen>>. Acesso em: 15 dez. 2021.

FECHAMENTO da Avenida Paulista. Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo da Capital, **Núcleo de Comunicação Social**, São Paulo, 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 em: 11 jan. 2022.

FEIX, E. **Lazer e cidade na Porto Alegre do início do século XX**: a institucionalização da recreação pública. Dissertação (Mestrado) - Escola de Educação Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Porto Alegre, 2003.

FERRAZ, C. B. R. **Devir-criança e infantilização pela Rua Sete em Vitória (ES)**: narrativas para a ilha rever. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da

Bahia (UFBA). Salvador, 2019.

FREHSE, F. A rua no Brasil em questão (etnográfica). In: KOWARICK, L.; FRÚGOLI JR., H. (orgs.). **Pluralidade urbana em São Paulo: vulnerabilidade, marginalidade e ativismos**. 1. ed. - São Paulo: Editora 34; FAPESP, 2016.

FRÚGOLI JR., H. **Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole**. São Paulo: Cortez: Edusp, 2000.

GARRIDO, F. Lazer e esportes no Rio de Janeiro - RJ. In: COSTA, L. P. (org). **Atlas do Esporte no Brasil**. Atlas do Esporte, Educação Física e Atividades Físicas de Saúde e Lazer no Brasil (pp.527-532). Rio de Janeiro: Shape, 2005. Disponível em: <<http://www.atlasesportebrasil.org.br/>>. Acesso em: 3 mar. 2021.

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

GOMESCÁSSERES, T. M. Deporte, juego y paseo dominical: Una aproximación a la ciclovía de Bogotá. **Revista Colombiana de Sociología**, Vol. N. 21, pp. 175-203, 2003.

GONÇALVES, F. M.. **Rua, o lugar da vida pública: conceitos, especificidades e desafios**. Tese de Livre-docência. FAUUSP. São Paulo, 2020.

I PASSEIO a pé sem alteração de trânsito. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano LVI, n. 17.306, p.9, 21 ago. 1975. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=5949&keyword=%22Passeio+a+Pe%22&anchor=4322717&origem=busca&originURL=&pd=25be-55711509fcf20688e8d0109117e8>>. Acesso em: 13 out. 2021.

JUSTIÇA suspende liminar e permite que Prefeitura de SP feche Av. Paulista por 24 horas para a Virada Cultural. **G1**, São Paulo, 17 mai. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/05/17/prefeitura-e-proibida-de-fechar-avenida-paulista-por-24-horas-para-a-virada-cultural.ghtml>>. Acesso em: 26 ago. 2019.

LABMOB. **Avaliação de Impacto da Paulista Aberta na Vitalidade Urbana**. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2019. 153p. Relatório Técnico.

LAGE, A.; HARNIK, S. Serra pára Domingo na Paulista, que alcançou 76% de aprovação. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 85, n. 27.827, 10 jun. 2005. Cotidiano, p. C4. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=16468&keyword=paulista&anchor=5277190&origem=busca&originURL=&pd=5ce11bf289f784f04c9a933d40ef3fb5>>. Acesso em: 9 abril 2021.

LAZER na Paulista opõe público e feirantes. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 84, n. 27.452, 31 maio 2004. Cotidiano, p.C6. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=16093&keyword=Paulista%2Cavenida&anchor=5266841&origem=busca&originURL=&pd=ee2c26656f5313c70508059c54fe9ecf>> . Acesso em: 11 nov. 2021.

LAZER NA Sumaré, na 2ª edição, atende a pedidos dos moradores. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 125, n. 40.520, p.55, 25 set. 2004. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040925-40520-nac-55-cid-c7-not>>. Acesso em: 20 dez. 2021.

LIMA, R. P. **Plugin: interfaces urbanas en los nuevos centros lineales: el caso de la Avenida Paulista**. Tesis Doctoral - Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2016.

LÓPEZ, R. P. "Vínculos entre la bicicleta utilitaria, recreativa y deportiva: análisis del impacto de los programas 'Ecobici' y 'Muévete en Bici' en la Ciudad de México (2006-2012)". **Revista Transporte y Territorio**. Vol. 16, 2017, pp. 220-234.

LYDON, M.; GARCIA, A. **Tactical Urbanism**. Short-term Action for Long-term Change. Washington D. C.: Island Press, 2015.

LYDON, M. et al. **The Open Street Guide**. Miami, New York: Street Plans, 2012.

MACEDO, S.S. et al. (org). **Os Sistemas de Espaços Livres e a Constituição da Esfera Pública Contemporânea no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018.

MACEDO, S. S. **Paisagismo Brasileiro na Virada do Século: 1990-2010**. São Paulo/Campinas: Ed. Unicamp, EDUSP, 2012.

MAGNANI, J. G. C. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, vol. 17, n. 49, 2002, p.11-29.

\_\_\_\_\_. Do mito de origem aos arranjos desestabilizadores: notas introdutórias. In: \_\_\_\_\_.; SPAGGIARI, E. (orgs.). **Lazer de perto e de dentro: uma abordagem antropológica**. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2018.

MAIS de mil pessoas passearão de bicicleta. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano LV, n. 16.999, p.10, 26 set. 1975. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=5619&keyword=%22Passeio+Ciclistico+da+Primavera%22&anchor=4408429&origem=busca&originURL=&pd=9aa729d82e88083b3d2c8ec3dc7f1946>>. Acesso em: 13 out. 2021.

MARTÍN, A. Domingo de lazer na Sumaré. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 126, n. 40.718, p.35, 11 abril 2005. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20050411-40718-spo-35-cid-c5-not>>. Acesso em: 28 dez. 2021.

MARTÍN, M. Ministério Público de São Paulo quer a suspensão das ciclovias de Haddad. **El País**, São Paulo, 18 mar. 2015. Disponível em: <[https://brasil.elpais.com/brasil/2015/03/18/politica/1426715775\\_941420.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2015/03/18/politica/1426715775_941420.html)>. Acesso em: 9 jan. 2020.

MAYBORODA, F. G.; GRAZZIOTIN, L. S. S. "A política pública dos Jardins de Recreio como espaço civilizador no contexto urbano de Porto Alegre (1920-1950)". **Revista História da Educação**. Online, Vol. N. 23, pp. 1-27, 2019. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/2236-3459/77050>>. Acesso em: 16 jul. 2021.

MAZO, J. Z. Atividades esportivas e lazer em Porto Alegre - RS. In: COSTA, L. P. (org). **Atlas do Esporte no Brasil**. Atlas do Esporte, Educação Física e Atividades Físicas de Saúde e Lazer no Brasil (pp.538-547). Rio de Janeiro: Shape, 2005. Disponível em: <<http://www.atlasesportebrasil.org.br/>>. Acesso em: 3 mar. 2021.

MENA, F. Três “gigantes” consagram a Paulista como principal eixo cultural de SP. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 19 dez. 2016. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/12/1842672-tres-gigantes-consagram-a-paulista-como-principal-eixo-cultural-de-sp.shtml>> Acesso em 24 jun. 2018.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza. Apropriações do espaço público: alguns conceitos. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, UERJ, Rio de Janeiro, v.7, n.2, p.296-306, ago. 2007.

MENGUE, P. Região da Avenida Paulista vive uma fase mais plural. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 8 dez. 2017. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,regiao-da-avenida-paulista-vive-uma-fase-mais-plural,70002112423>> Acesso em 09/01/2020.

MINHA SAMPA; SAMPAPÉ. **Projeto Rua Aberta: Paulista Aberta**. São Paulo, 2014.

MONTERO, S. “Worlding Bogotá’s Ciclovía: From Urban Experiment to International ‘Best Practice’”. **Latin American Perspectives**. Vol. 44 No. 2, março 2017, pp. 111–131.

MONTEZUMA, R. **Ciudadanos, calles y ciudades**: Las Américas unidas por una Ciclovía. Bogotá: Fundación Ciudad Humana, 2011.

MORAIS, C. Domingo na Sumaré perde público e atrapalha trânsito. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 126, n. 40.851, p.34, 22 ago. 2005. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20050822-40851-spo-34-cid-c6-not>>. Acesso em: 17 dez. 2021.

MUNHOZ, V. C. C. Rua de lazer. In: GOMES, C. L. (org). **Dicionário crítico do lazer**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004. p. 203---6.

NAS RUAS, 10 mil bicicletas. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano LV, n. 17.002, p.10, 29 set. 1975. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=5622&anchor=4409547&origem=busca&originURL=&pd=2c9539507e11f975393f81e3c062f1d3>>. Acesso em: 13 out. 2021.

NAS RUAS, lazer dependerá do próprio morador. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 97, n. 30.933, p.27, 27 jan.1976. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19760127-30933-nac-0027-999-27-not/busca/ruas+lazer>>. Acesso em: 4 out. 2021.

NISHIKAWA, A. **O espaço da rua articulado ao entorno habitacional em São Paulo**. 1984. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1984.

NORTON, P. D. **Fighting Traffic**: the dawn of the motor age in the American city. Cambridge: The MIT Press, 2011.

O 1º ANO de cada Secretaria de Setúbal. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano LVI, n. 17.199, p.12, 14 abril 1976. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=5820&keyword=%22Ruas+de+Lazer%22&anchor=4237877&origem=busca&originURL=&pd=e6c09f4bb85b530b7ee7e7c18d57224c>>. Acesso em: 13 out. 2021.

O PASSEIO das reminiscências. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano LVI, n. 17.305, p.12, 20 ago. 1976. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=5948&keywor>>

d=%22Passeio+a+Pe%22&anchor=4322474&origem=busca&originURL=&pd=dc2ead85a-25b93cb905249f4de19636a>. Acesso em: 13 out. 2021.

PAIM, C. M. Interpretações gráficas da Paulista Aberta. In: XIV Colóquio QUAPÁ SEL. Sistemas de Espaços Livres: Bases Conceituais e Metodológicas. **Anais**. São Paulo: FAUUSP, QUAPÁ, 2020.

\_\_\_\_\_. Movimento Paulista Aberta: Novas Práticas Urbanas em São Paulo. In: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2021, Brasília. **Anais**. Brasília: FAU-UnB, 2021. Brasília: FAU-UnB, 2021.

\_\_\_\_\_. Paulista Aberta em Uso: Transformações na avenida Paulista a partir das práticas de lazer e sociabilidade. In: Colóquio Quapá-SEL, 14., 2020, São Paulo, **Anais eletrônicos...**São Paulo: Lab. Quapá, 2020, p. 253-266. Disponível em: <<http://quapa.fau.usp.br/wordpress/xiv-coloquio-quapa-sel-anais/>>. Acesso em: 20 jan. 2021.

\_\_\_\_\_. Transformações dos espaços urbanos e a produção da cidade contemporânea a partir do programa Paulista Aberta. In: ASOCIACIÓN DE ESCUELAS Y FACULTADES PÚBLICAS DE ARQUITECTURA DE AMÉRICA DEL SUR, 2019, Belo Horizonte. **Anais eletrônicos** Campinas, GALOÁ, 2019. Disponível em: <<https://proceedings.science/arquisur-2019/papers/transformacoes-dos-espacos-urbanos-e-a-producao-da-cidade-contemporanea-a-partir-do-programa-paulista-aberta-?lang=pt-br>>. Acesso em: 3 nov. 2019.

PAIM, C. M.; LEMOS, I. S.; MICHELETI, T.; DIAS, J. R. L. Diversidade como potência. Apropriações públicas em São Paulo. In: Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo no Brasil, 15., Campos dos Goytacazes: **Anais eletrônicos...**Campos dos Goytacazes: Instituto Federal Fluminense, 2020, p. 487-502. Disponível em: <<http://https://enepea2020.wixsite.com/emcasa>>, Acesso em: 20 jan. 2021.

PALLAMIN, V. M. "Cultura Urbana e Apropriação Sociopolítica do Espaço Público: a conjunção entre o vão do Masp e a Avenida Paulista" In: \_\_\_\_\_. **Arte, cultura e cidade: aspectos estético-políticos contemporâneos**. São Paulo, Annablume, 2013

PASSEIO a Pé a nova "idéia" para o lazer na cidade. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 97, n. 31.101, p.31, 12 ago.1976. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19760812-31101-nac-0031-999-31-not/busca/Passeio+Pe>>. Acesso em: 5 out. 2021.

PAULISTA é interditada. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 103, n. 31.990, p.31, 25 set.1982. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19820925-32990-nac-0011-999-11-not>>. Acesso em: 8 dez. 2021.

PAULISTA VAI parar domingo para lazer. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 62, n. 19.530, p.15, 22 set. 1982. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=8172&keyword=%22Domingo+na+Paulista%22&anchor=4207700&origem=busca&originURL=&pd=2df5a2023023ca312e5e2131d1c537b9>>. Acesso em: 17 dez. 2021.

PAZIN, N. P. A. **Esporte para Todos (EPT): a reinvenção da alegria brasileira (1971-1985)**. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Florianópolis, 2014.

PESQUISA avalia Domingo na Paulista. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 85, n. 27.760, 4 abril 2005. Cotidiano, p. C6. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=16401&keyword=Paulista%2Cavenida&anchor=5275474&origem=busca&originURL=&pd=106b3a0124118401f4795eb8aaa1372e>>. Acesso em: 9 abril 2021.

PEREIRA, O. No passeio, uma resposta. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano LVI, n. 17.308, p.8, 23 ago. 1976. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=5951&keyword=%22Passeio+a+Pe%22&anchor=4323649&origem=busca&originURL=&pd=b5e-336600b288cc7ede77ca8b9ba6a1a>>. Acesso em: 13 out. 2021.

PIZANO, D. S. 15 fotos que demuestran que la ciclovía es la playa de los bogotanos. **Revista Diners**, n. 157, abril de 1983. Disponível em: <[https://revistadiners.com.co/multimedia/17545\\_la-ciclovía-es-la-playa-de-los-bogotanos/](https://revistadiners.com.co/multimedia/17545_la-ciclovía-es-la-playa-de-los-bogotanos/)>. Acesso em: 05 mar. 2021.

PLANO das Ruas de Lazer já não existe na cidade. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 98, n. 31.339, p.18, 20 maio 1977. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19770520-31339-nac-0018-999-18-not/busca/ruas+lazer>>. Acesso em: 4 out. 2021.

PM liberou trânsito na Atlântica sem autorização do Governo. **O Globo**, ano LXVII, n. 21.173, 11 nov. 1991. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=199019911111>>. Acesso em: 3 fev. 2021.

PREFEITURA inaugurou a primeira rua de lazer. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano LV, n. 17.142, p.7, 16 fev. 1976. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=5762&keyword=%22Ruas+de+Lazer%22&anchor=4273061&origem=busca&originURL=&pd=8906ad04c2933a94e5a35bef5b94d050>>. Acesso em: 13 out. 2021.

PREFEITURA de SP suspende Paulista Aberta nos próximos três domingos. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 12 fev. 2020. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,prefeitura-de-sp-suspende-paulista-aberta-nos-proximos-tres-domingos,70003195308>>. Acesso em: 4 out. 2020.

PROGRAMA Ruas Abertas enfrenta desistências e desorganização. **Carta Capital**, São Paulo, 23 set. 2018. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/blogs/32xsp/programa-ruas-abertas-enfrenta-desistencias-e-desorganizacao/amp/>>. Acesso em: 8 out. 2019.

QUEIROGA, E. F. **A megalópole e a praça**: O espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa. 2001. 351p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - FAUUSP, São Paulo, 2001.

\_\_\_\_\_. Da relevância pública dos espaços livres: um estudo sobre metrópoles e capitais brasileiras. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**. São Paulo, n. 58, 2014, p. 105-132.

\_\_\_\_\_. **Dimensões públicas do espaço contemporâneo**: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros. 2012. 351 p. Tese (Livre Docência - Área de Concentração: Paisagem e Ambiente) - FAUUSP, São Paulo, 2012.

\_\_\_\_\_. Espacialidades da Esfera Pública na Urbanização Contemporânea: O Caso da Megalópole do Sudeste. In: KAHTOUNI, S; MAGNOLI, M. M; TOMINANGA, Y. (org.) **Dis-**

cutindo a paisagem. São Carlos: Rima, 2006.

QUEIROGA, E. F.; MACEDO, S. S.; CAMPOS, A. C.; et al. Notas gerais sobre os sistemas de espaços livres da cidade brasileira. In: **Sistemas de espaços livres: conceitos, conflitos e paisagem** [S.l: s.n.], 2011.

REOLOM, M. Mesmo após multa de R\$50 mil, Haddad decide manter fechamento da Paulista. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 135, n.44.566, 24 out. 2015. MetrÓpole, p. A17. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20151024-44566-spo-16-mrt-a-17-not>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

REOLOM, M. PSDB quer vetar ciclovia de Haddad na Avenida Paulista. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 11 set. 2014. Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,psdb-quer-vetar-ciclovias-de-haddad-na-avenida-paulista,1558156>>. Acesso em: 4 jan. 2020.

RIBEIRO, B.; RESK, F. Prefeitura quer limitar número de músicos na Avenida Paulista. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 26 jun. 2018. Disponível em <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,prefeitura-quer-limitar-numero-de-musicos-na-avenida-paulista,70002368655>> Acesso em 10 out. 2019.

RODRIGUES, A.; MACHADO, L. Doria esvazia programa de Haddad que veta carro em ruas aos domingos. **Folha de São Paulo**, São 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 9 jun. 2020.

ROMANELLI, A. Sumaré será a mais nova praia de paulistano. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 125, n. 40.513, p.52, 18 set. 2004. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040918-40513-spo-52-cid-c4-not>>. Acesso em: 27 dez. 2021.

ROMANELLI, A. Sumaré: 60 mil pessoas invadem a nova praia. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 125, n. 40.515, p.27, 20 set. 2004. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040920-40515-spo-27-cid-c6-not>>. Acesso em: 27 dez. 2021.

RUAS de lazer, só paliativo. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 97, n. 31.037, p.15, 29 maio 1976. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19760529-31037-nac-0015-999-15-not/busca/Ruas+lazer>>. Acesso em: 4 out. 2021.

SABINO, L. L.; COELHO, G. **Projeto rua aberta - Paulista Aberta**. São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/blogs/sampa-pe/sem-categoria/proposta-paulista-aberta/>>. Acesso em 11 jun. 2018.

SABINO, L. L.; PAIM, C. M. Abrir ruas para as pessoas estimula o comércio e ativa as fachadas. **Caos Planejado**, 2020. Disponível em: <<https://caosplanejado.com/abrir-ruas-para-as-pessoas-estimula-o-comercio-e-ativa-as-fachadas/>> . Acesso em: 20 jan. 2021.

SADIK-KHAN, J.; SOLOMONOW, S. **Street Fight**. Handbook for an Urban Revolution. New York: Penguin, 2016.

SAMPAPÉ. Paulista Aberta Lab - Fachadas. **Relatório da oficina Paulista Aberta Lab** - Fa-

chadas realizada em janeiro de 2020. Disponível em: <[https://issuu.com/sampape/docs/resultados\\_20fachadas\\_20pdf\\_20final?](https://issuu.com/sampape/docs/resultados_20fachadas_20pdf_20final?)>. Acesso em: 20 jan. 2021.

SANTOS, C. N. F. Apresentação da 1ª edição. In: VOGEL, Arno. **Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro**. 4. ed. rev. e aum. - Niterói: Eduff, 2017.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. 8. reimpr. - São Paulo: Edusp, 2014.

SÃO PAULO (cidade). Companhia de Engenharia de Tráfego. **Manual de Sinalização Urbana**. São Paulo, SP. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/1100702/MSU-Vol-13-Espaco-Ciclovuario-Rev01.pdf>> Acesso em: 5 ago. 2021

SÃO PAULO (Cidade). Secretaria Especial de Comunicação. Mais de 200 pessoas debatem abertura da Paulista para pedestres em audiência pública. **Notícia**. São Paulo, 19 set. 2015b. Disponível em: <<https://www.capital.sp.gov.br/noticia/mais-de-200-pessoas-debaterem-abertura-da-paulista>>. Acesso em: 7 jan. 2022.

SÃO PAULO (Cidade). Secretaria Especial de Comunicação. Prefeitura promove audiências públicas para abertura de ruas aos domingos. **Notícia**. São Paulo, 14 set. 2015a. Disponível em: <<https://www.capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-promove-audiencias-publicas-para>>. Acesso em: 7 jan. 2022.

SÃO PAULO (cidade). Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU. **Centro Aberto**. Experiências na escala humana. São Paulo: SMDU, 2015.

SÃO PAULO (cidade). Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU. **Espaços públicos e a cidade que queremos**. São Paulo: SMDU, 2016.

SÃO PAULO (Estado). Termo de Ajustamento de Conduta, 23 de março de 2007. Disciplina o uso da avenida Paulista para eventos, manifestações, comemorações ou outras atividades de duração prolongada que impliquem a obstrução dessa via pública e que necessitem da autorização da PREFEITURA. In: SHIBAKI, V. V. **Avenida Paulista: da formação à consolidação de um ícone da metrópole de São Paulo**. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

SARMIENTO, O. L. et al. Reclaiming the streets for people: Insights from Ciclovías Recreativas in Latin America. **Preventive Medicine**. Elsevier, Vol. 103, pp. 34-40, 2017. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0091743516302055?via%3Dihub>> . Acesso em: 15 abr. 2021.

SCOLESE, E. Fechamento da Paulista e redução de velocidade dividem paulistanos. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 2 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: 29 fev. 2020.

SETÚBAL entrega ao uso uma praça no Bom Retiro. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano LVI,

n. 17.271, p.27, 27 jun. 1976. Disponível em: <<https://acervo.folha.com.br/leitor.do?numero=5894&keyword=%22Ruas+de+Lazer%22&anchor=4320590&origem=busca&originURL=&pd=36cbffcd048edc169eb5fcc0e2111ae>>. Acesso em: 13 out. 2021.

SHIBAKI, V. V. **Avenida Paulista: da formação à consolidação de um ícone da metrópole de São Paulo**. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

SIQUEIRA, L. S. Tombamentos e demolições na Avenida Paulista na década de 1980. **Revista CPC**, São Paulo, n.28, 2019, p.37-71.

SIMAS, L. A. **O corpo encantado das ruas**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2020.

STOCHERO, T.; LARA, W. Prefeitura de SP é proibida de fechar Avenida Paulista por 24 horas para a Virada Cultural. **G1**, São Paulo, 17 mai. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/05/17/prefeitura-e-proibida-de-fechar-avenida-paulista-por-24-horas-para-a-virada-cultural.ghtml>>. Acesso em: 26 ago. 2019.

TRECHO da Paulista fica fechado amanhã para virar rua de lazer. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, ano 125, n. 40.401, p.43, 29 maio 2004. Disponível em: <<https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20040529-40401-spo-43-cid-c3-not>>. Acesso em: 23 dez. 2021.

USO da Paulista para manifestações ou lazer não é problema, dizem hospitais. **Carta Capital**, São Paulo, 14 jul. 2015. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/sociedade/segundo-hospitais-da-regiao-fechar-a-avenida-paulista-nao-e-um-problema-8986/>> Acesso em 4 jan. 2020.

VALENTE, E. F.; ALMEIDA FILHO, J. M. Lazer Esportivo e Esporte para Todos. In: COSTA, L. P. (org). **Atlas do Esporte no Brasil**. Atlas do Esporte, Educação Física e Atividades Físicas de Saúde e Lazer no Brasil (pp.571-575). Rio de Janeiro: Shape, 2005. Disponível em: <<http://www.atlasesportebrasil.org.br/>>. Acesso em: 3 mar. 2021.

VITERBO, B. Em outras regiões, programa Ruas Abertas não é unanimidade. **Jornal SP Norte**, São Paulo, 23 set. 2016a. Disponível em: <<https://www.jornalspnorte.com.br/em-outras-regioes-programa-ruas-abertas-nao-e-unanimidade/>>. Acesso em: 9 nov. 2020.

VITERBO, B. Vila Maria/Vila Guilherme muda endereço do Projeto Ruas Abertas. **Jornal SP Norte**, São Paulo, 23 set. 2016b. Disponível em: <<https://www.jornalspnorte.com.br/vila-mariavila-guilherme-muda-endereco-do-projeto-ruas-abertas/>>. Acesso em: 9 nov. 2020.

VOGEL, A. Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro. 4. ed. **rev. e aum.** - Niterói: Eduff, 2017.



