

**Universidade Federal de Pernambuco  
Centro de Ciências Sociais Aplicadas  
Departamento de Ciências Administrativas  
Programa de Pós-Graduação em Administração - PROPAD**

**Antonio Fagner da Silva Bastos**

**AVENIDA PAULISTA DAS PESSOAS: disputas pela  
ressignificação do espaço público de uma metrópole**

**Recife  
2017**

Antonio Fagner da Silva Bastos

**AVENIDA PAULISTA DAS PESSOAS: disputas pela  
ressignificação do espaço público de uma metrópole**

Dissertação apresentada como requisito complementar para obtenção do grau de Mestre em Administração, linha de pesquisa Organização e Sociedade, e campo temático Criatividade, Mobilidade e Cultura Participativa, do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco (PROPAD/UFPE).

Orientador: Sérgio Carvalho Benício de Mello, Ph.D.

Área do conhecimento: Administração Pública;

Subárea de conhecimento: Política e Planejamento Governamentais;

Área correlata: Política Urbana.

**Recife  
2017**

Catálogo na Fonte  
Bibliotecária Ângela de Fátima Correia Simões, CRB4-773

B327a Bastos, Antonio Fagner da Silva  
Avenida Paulista das pessoas: disputas pela ressignificação do espaço público de uma metrópole / Antonio Fagner da Silva Bastos. - 2017.  
126 folhas: il. 30 cm.

Orientador: Prof. Sérgio Carvalho Benício de Mello, Ph.D.  
Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Federal de Pernambuco, CCSA, 2017.  
Inclui referências, apêndices e anexos.

1. Espaços públicos. 2. Crescimento urbano. 3. Comunidade urbana - Desenvolvimento. I. Mello, Sérgio Carvalho Benício de (Orientador). II. Título.

658 CDD (22.ed.) UFPE (CSA 2017 –138)

**Antonio Fagner da Silva Bastos**

**AVENIDA PAULISTA DAS PESSOAS: disputas pela  
ressignificação do espaço público de uma metrópole**

Dissertação submetida ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco como requisito para obtenção do grau de Mestre em Administração.

Aprovada em: 21/02/2017

**Banca Examinadora**

---

Prof. Dr. Sérgio Carvalho Benício de Mello (Orientador)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Maria Iraê de Souza Corrêa (Examinadora Externa)  
Universidade Federal Rural de Pernambuco

---

Prof. Dr. Sandro Valença (Examinador Externo)  
Universidade Federal de Pernambuco

## **Agradecimentos**

A todos que caminharam comigo ao longo da jornada. Em especial, ao meu orientador, Prof. Sérgio Carvalho Benício de Mello. Aos professores Maria Iraê de Souza Corrêa e Sandro Valença pelas importantes contribuições e incentivo. Aos colegas do Mobis pela parceria. Aos amigos de jornada Kelly e César. Aos demais professores do Propad. À CAPES pelo apoio. Aos que dedicaram um pouco de seu precioso tempo para me atender na pesquisa. A minha família por me dar um propósito. Aos meus amigos pelos sorrisos compartilhados. E à Ana Carla, por me tornar um ser humano melhor.

“It's an invitation across the nation,  
a chance for folks to meet.  
They'll be laughing and singing, music swinging  
Dancing in the street”

Marvin Gaye, William Stevenson, Ivy Jo Hunter

## Resumo

Com esta dissertação, buscamos explicar como se dá a resignificação do espaço viário urbano a partir da implementação de uma política pública de acalmamento do trânsito. Ou seja, buscamos construir uma teoria do discurso sobre a abertura da Avenida Paulista na cidade de São Paulo. Com vistas no embate político, escolhemos a Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe como abordagem norteadora de nossa análise do processo político. Esperamos com ela, desvelar os significados trazidos nos discursos defendidos pelos diferentes sujeitos envolvidos neste antagonismo. Nosso arquivo de pesquisa, constituído para responder como o processo de resignificação da Avenida Paulista se deu, é composto de dados primários e secundários extraídos de diferentes posicionamentos — notícias, notas, manifestos, entrevistas — dos sujeitos envolvidos no embate. A partir das análises identificamos que embora as disputas emergem entre o Governo Local e o Ministério Público, as práticas articulatórias da sociedade civil que foram primordiais para a resignificação da Paulista. Os discursos que permearam o embate foram o de respeito à vocação aos fluxos da cidade, a ineficiência em equilibrar demandas por parte da Prefeitura, a participação social e a vivência urbana. Como conclusão, apontamos que as disputas pela resignificação da Paulista representam uma nova forma de pensar democraticamente a cidade, tornando-a possível na escala humana. E que um novo espaço de fluxos parece emergir da Paulista. Mas não fluxos de mercadorias e máquinas e sim de afetos, de pessoas, de dinamicidade. De tal forma, cenários em que o uso dos espaços públicos seja livre pela população parecem um caminho interessante a se seguir.

**Palavras chaves:** Avenida Paulista. Espaço Urbano. Teoria do Discurso. Cidade para Pessoas.

## Abstract

In this paper, we seek to explain how the urban road space is (re)signified in face of the implementation of a public policy of traffic calming. That is, we seek to construct a discourse theory about the opening of Paulista Avenue for the people in the city of São Paulo. Due to the political struggle in course, we chose Laclau and Mouffe's Discourse Theory as guiding approach for our political analysis process. We hope to, uncover the meanings brought to discourse by the different political subjects involved in this antagonism. Our research file, constituted to answer how the process of resignification of Avenida Paulista is being carried out, is composed of primary and secondary data extracted from different positions - news, notes, manifests, interviews - of the subjects involved in the conflict. From the analysis, we identified that although the struggles emerged between the Local Government and the Public Ministry, the articulatory practices of civil society were central to the (re)signification of the Paulista. The discourses that permeated the conflict were the respect for the vocation to the city's flows, the inefficiency in balancing demands on the part of the city, the social participation and the urban experience. As a conclusion, we point out that the disputes over the resignification of Paulista represent a new way of thinking democratically the city, making it possible on the human scale. And that a new space of flows seems to emerge from Paulista Avenue. But not flows of goods and machines but of affections, of people, of dynamicity. Thus, scenarios in which the use of public spaces is open and free by the population seem like an interesting path to follow.

**Keywords:** Paulista Avenue. Urban Space. Discourse Theory. Cities for people.

## Lista de Figuras

Figura 1(1) - Locais de funcionamento do Programa Ruas Abertas .....	20
Figura 2(2) - Dispositivos teóricos e categorias analíticas da Teoria do Discurso .....	25
Figura 3(2) - Etapas da Retrodução .....	36
Figura 4(2) - Etapas da Análise de Discurso Foucaultiana .....	43
Figura 5(2) - Arquivo de pesquisa .....	45
Figura 6(2) - Domínios presentes no arquivo de pesquisa .....	47
Figura 7(3) - Avenida Paulista em 1902 e atualmente .....	53
Figura 8(3) - Evento “Se a Paulista fosse nossa” no Facebook .....	58
Figura 9(3) - Audiência Pública para abertura da Av. Paulista .....	60
Figura 10(3) - Assinatura da Lei que institui o Programa Ruas Abertas.....	62
Figura 11(3) - Os sujeitos políticos envolvidos na abertura da Av. Paulista .....	63
Figura 12(3) - Relação entre regras e seus critérios .....	71
Figura 13(3) - Formação Discursiva 1 .....	72
Figura 14(3) - Formação Discursiva 2 .....	74
Figura 15(3) - Formação Discursiva 3 .....	75
Figura 16(3) - Formação Discursiva 4 .....	76
Figura 17(3) - Resumo das relações entre Funções, Regras e Formações Discursivas.....	77
Figura 18(4) - Da Hipótese Ha à Hipótese Hb .....	83
Figura 19(4) - Diferentes formas de contestação na Avenida Paulista .....	84
Figura 20(4) - Espaço destinado à circulação de veículos dos hotéis e hospitais .....	86
Figura 21(4) - Da Hipótese Hb à Hipótese Hc .....	87
Figura 22(4) - Petição Pública contra o fechamento da Avenida Paulista .....	89
Figura 23(4) - Da Hipótese Hc à Hipótese Hd .....	91
Figura 24(4) - População utilizando a Paulista Aberta .....	92
Figura 25(4) - Atividades para gerar envolvimento da população com a Paulista Aberta .....	94
Figura 26(4) - Da Hipótese Hd à Hipótese Final He .....	95
Figura 27(4) - Da hipótese inicial à hipótese final .....	96
Figura 28(4) - Como se deu a significação da Avenida Paulista na cidade de São Paulo .....	99

## **Lista de Quadros**

Quadro 1(3) - Lista de Enunciados identificados no arquivo .....	67
Quadro 2(3) - Lista de Funções Enunciativas identificados no arquivo .....	69
Quadro 3(3) - Regras de Formação .....	70

## **Lista de abreviaturas e siglas**

ABIH-SP: Associação Brasileira de Hotéis em São Paulo  
ACSP: Associação Comercial de São Paulo  
ADF: Análise do Discurso Foucaultiana  
CET: Companhia de Engenharia de Tráfego  
CICLOCIDADE: Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo  
EMBRATUR: Instituto Brasileiro de Turismo  
FE: Função Enunciativa  
FECOMÉRCIOSP: Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo  
IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
MASP: Museu de Arte de São Paulo  
MPE: Ministério Público Estadual  
OAB: Ordem dos Advogados do Brasil  
OMS: Organização Mundial da Saúde  
ONU: Organizações das Nações Unidas  
PIB: Produto Interno Bruto  
PJHURB: Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo  
PMSP: Prefeitura Municipal de São Paulo  
PNMU: Política Nacional de Mobilidade Urbana  
PP: Políticas Públicas  
PPV: Programa de Proteção à Vida  
RMSP: Região Metropolitana de São Paulo  
TD: Teoria do Discurso

# Sumário

<b>1</b>	<b>BREVE INTRODUÇÃO À PROBLEMÁTICA</b>	<b>13</b>
<b>1.1</b>	<b>A crise da automobilidade e o Sul global</b>	<b>13</b>
<b>1.2</b>	<b>Estratégias de mitigação</b>	<b>16</b>
<b>1.3</b>	<b>Contradições sobre o uso do espaço urbano</b>	<b>18</b>
<b>1.4</b>	<b>Norteando a pesquisa: da pergunta às justificativas</b>	<b>21</b>
<b>2</b>	<b>LENTEs TEÓRICAS E METODOLÓGICAS</b>	<b>23</b>
<b>2.1</b>	<b>Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe</b>	<b>23</b>
2.1.1	Articulação e Discurso	25
2.1.2	Sujeito: equivalências e diferenças	26
2.1.3	Antagonismo	28
2.1.4	Hegemonia	28
<b>2.2</b>	<b>O conceito de cidade em disputa</b>	<b>30</b>
2.2.1	Um modelo hegemônico de cidade	30
2.2.2	Cidade para Pessoas, uma nova hegemonia urbana?	33
<b>2.3</b>	<b>Retrodução</b>	<b>36</b>
<b>2.4</b>	<b>Análise do Discurso Foucaultina</b>	<b>39</b>
<b>2.5</b>	<b>Arquivo de pesquisa</b>	<b>44</b>
<b>2.6</b>	<b>Procedimentos analíticos</b>	<b>46</b>
<b>3</b>	<b>PROBLEMATIZANDO A AVENIDA "VITRINE"</b>	<b>49</b>
<b>3.1</b>	<b><i>Lócus</i> de pesquisa: a cidade de São Paulo</b>	<b>49</b>
<b>3.2</b>	<b>Significados da Paulista</b>	<b>52</b>
<b>3.3</b>	<b>Principais eventos para a Abertura da Paulista</b>	<b>58</b>
<b>3.4</b>	<b>Os sujeitos políticos envolvidos</b>	<b>63</b>
<b>3.5</b>	<b>Os discursos que permearam a Abertura da Paulista</b>	<b>66</b>
3.5.1	Enunciados	66
3.5.2	Funções Enunciativas	69
3.5.3	Regras de Formação	70
3.5.4	Formações Discursivas	72
3.5.4.1	<i>Favorece políticas para vivência urbana</i>	72
3.5.4.2	<i>A participação da sociedade foi fundamental</i>	73
3.5.4.3	<i>Desafia a vocação da cidade</i>	75
3.5.4.4	<i>Ineficiente em equilibrar demandas</i>	76
<b>3.6</b>	<b>Abertura da Paulista: uma hipótese</b>	<b>78</b>
<b>4</b>	<b>CICLOS RETRODUTIVOS: AS LÓGICAS QUE GOVERNAM O "ESPELHO" DA METRÓPOLE PAULISTANA</b>	<b>80</b>
<b>4.1</b>	<b>Primeiro Ciclo: vocação aos fluxos</b>	<b>80</b>
<b>4.2</b>	<b>Segundo Ciclo: participação popular</b>	<b>84</b>
<b>4.3</b>	<b>Terceiro Ciclo: ineficiência da gestão</b>	<b>88</b>
<b>4.4</b>	<b>Quarto Ciclo: vivência urbana</b>	<b>92</b>
<b>4.5</b>	<b>Uma Hipótese Final para a Abertura da Paulista</b>	<b>96</b>
<b>5</b>	<b>COMPARTILHANDO O "SÍMBOLO" DA CIDADE DE SÃO PAULO</b>	<b>100</b>
<b>5.1</b>	<b>O fechamento da Avenida Paulista para Carros é realmente ruim?</b>	<b>100</b>
<b>5.2</b>	<b>A abertura da Avenida Paulista para pedestres é suficiente?</b>	<b>101</b>

<b>5.3</b>	<b>Uma alternativa: a geração de <i>open-minded spaces</i></b>	<b>103</b>
<b>5.4</b>	<b>Algumas considerações: contribuições, limitações e estudos futuros</b>	<b>106</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>108</b>
	Apêndice A	118
	Apêndice B	122
	Anexo A	123
	Anexo B	125

# **1 BREVE INTRODUÇÃO À PROBLEMÁTICA**

As metrópoles modernas, planejadas e pensadas para as demandas dos automóveis, estão buscando formas de resolver seus problemas de mobilidade urbana. Uma das estratégias está em dar novos significados ao espaço urbano de mobilidade de forma que outras alternativas de deslocamento sejam possíveis. Contudo, algumas destas metrópoles são extremamente adensadas e com sérios gargalos de infraestrutura, o que dificulta a ascensão de novas formas de se pensar a mobilidade urbana. Além disso, tais alternativas vão contra significados já enraizados no ideal de modernidade em que as metrópoles se desenvolveram, como, por exemplo, velocidade, progresso e individualidade. Assim, como é possível que novos significados sejam criados para que alternativas ao automóvel possam emergir e, a partir delas, os problemas de mobilidade urbana serem mitigados? Está é a preocupação que guia nosso estudo. Para a deixarmos mais clara, começamos apontando o que a torna evidente: como a automobilidade levou à crise da mobilidade urbana.

## **1.1 A crise da automobilidade e o Sul global**

O termo automobilidade refere-se ao fato de as cidades terem sido planejadas e governadas de forma a atender as demandas daqueles que possuem automóveis. O que gerou um sistema auto-organizado, não-linear, que pressupõe e chama à existência de um conjunto de carros, motoristas, estradas, abastecimento de petróleo, novas tecnologias e outros objetos, bem como culturas e políticas públicas a ele — o sistema — entrelaçados (URRY, 2008).

Para Sheller e Urry (2000), a automobilidade reflete ideais de produção fordista e pós-fordista oriundos do início do século XX; fornece àqueles que possuem automóveis *status* e os associa a significados como velocidade, lar, segurança, apelo sexual, sucesso profissional, liberdade, família, masculinidade; afeta o sistema judicial ao gerar enormes quantidades de criminalidade (roubo, excesso de velocidade, direção alcoolizada, condução perigosa); constrói uma poderosa economia política constituída de interligações técnicas e sociais de automóveis com outras indústrias, incluindo peças e acessórios para automóveis, refino e distribuição de combustível, construção e manutenção de estradas, habitação nos subúrbios, planejamento urbano direcionado ao automóvel, etc.; subordina outras formas de mobilidade, como a mobilidade a pé, o transporte coletivo ou por bicicletas, reorganizando como as pessoas

negociam as oportunidades e restrições sobre trabalho, vida familiar, lazer e prazer; além de despendem altos recursos ambientais para se sustentar. Para Urry (2008), o carro é a "gaiola de ferro" da modernidade: motorizada, em movimento e privatizada. Enquanto favorece aos indivíduos domínios, como liberdade e flexibilidade, o carro também os restringe a viver vidas comprimidas aos seus limites de espaço e tempo.

No decorrer do tempo, a melhoria das tecnologias relacionadas aos automóveis que lhe aumentaram a durabilidade, aliada à melhoria nas facilidades de posse e do *lobby* promovido para se ter o produto, fizeram com que o número deles se elevasse. Isto porque não se pode negar que, dentro das condições de possibilidades criadas ao longo do último século, o automóvel ainda é uma "solução" a curto prazo no âmbito individual, e, portanto, continua a ser assimilado pela população, como, por exemplo, mostram dados de relatório recente sobre a motorização individual brasileira. De acordo com o relatório, elaborado em 2015 pelo Observatório das Metrópoles, para o período 2001-2014, nas 17 principais regiões metropolitanas brasileiras, onde estão 37,7% da população, o número de automóveis aumentou em 110,6%. Percentual que representa um acréscimo de mais de 13,9 milhões de automóveis à frota dessas regiões (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2015).

A visão da automobilidade como única solução para o transporte diário é dependente da perpetuação da crença no progresso tecnológico ilimitado e na reprodução do mesmo, bem como das práticas e princípios colonialistas e militaristas enraizadas do projeto tecnocultural (FURNESS, 2013). Alguns autores são mais críticos a tal condição, como Lefebvre (1999), que afirmou que a invasão dos automóveis e a pressão do *lobby* da sua indústria, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Independente das críticas, não se pode negar que com o número dos automóveis aumentando cada vez mais, as metrópoles passaram a não suportar tal demanda e problemas começaram a surgir.

A realidade brasileira não foge à regra, e a automobilidade acaba por ajudar a fomentar os problemas de mobilidade urbana, conforme Rodrigues (2016, p. 91) descreve:

A política para mobilidade caminha para a manutenção do modelo rodoviarista que parece indicar a força inexorável do setor automobilístico e do setor das grandes obras públicas. E ao que tudo indica, parece que as ações e projetos no campo da mobilidade urbana no Brasil se orientam por outras lógicas que não a priorização das reais necessidades de deslocamento da população. Isso revela que, na realidade do Brasil, a crise da mobilidade urbana ainda existe, pois o que se observa são evidências de que ainda persistem graves problemas de transporte urbano no país, os quais têm grande efeito direto, tanto no meio ambiente quanto no bem-estar individual.

A crise da mobilidade urbana se destaca em várias frentes, como, por exemplo, os altos índices de acidentes e mortes no trânsito. Após um relatório da Organização Mundial da Saúde (OMS) apontar que cerca de 1,25 milhões de pessoas perdem a vida no trânsito a cada ano (OMS, 2009), a Organização das Nações Unidas (ONU) resolveu definir o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (ONU, 2011a). Um plano de ação foi criado pela ONU para estabelecer os objetivos e metas a serem alcançados e teve sua coordenação dada à OMS. Seu objetivo geral é estabilizar e, em seguida, reduzir o número de mortes em acidentes de trânsito previstos em todo o mundo, aumentando as atividades em nível nacional, regional e global (ONU, 2011b).

Além disso, na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, mais precisamente no objetivo 3, de assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades, a ONU incluiu uma meta para, até 2020, reduzir pela metade o número de mortes e lesões causadas pelo trânsito em todo o mundo (ONU, 2015a). No Brasil, por exemplo, os dados são alarmantes. Em 2013, mais de 42 mil pessoas morreram em acidentes de trânsito, algo em torno de 23,4 mortes para cada 100 mil habitantes (OMS, 2015). Segundo dados da Seguradora Líder, responsável pelo Seguro DPVAT, a companhia pagou em média 52 mil indenizações por morte de trânsito no Brasil entre os anos de 2002 e 2014 (VIAS-SEGURAS, 2015).

O alto número de mortes no trânsito é apenas um dos sintomas da crise da mobilidade urbana. Crise que também é geradora de congestionamentos, imobilidade, poluição, dentre outros problemas. Se todos esses gargalos aparecem em metrópoles de países do Norte global, em países do Sul global, com problemas estruturais e sociais latentes, o desafio para minimizá-los é ainda maior. Um dado que reforça esse argumento é que, segundo a OMS (2015), os países de baixa ou média renda acumulam 90% das mortes no trânsito, e que metade destas ocorre com pedestres, ciclistas e motociclistas.

Quando utilizamos o termo Sul global, estamos indo além da divisão geográfica, e aceitando uma concepção política e econômica. De acordo com Lechini (2014), os países do Sul global estão em vias de desenvolvimento, são periféricos, e compartilham situações socioeconômicas e político-culturais tanto entre seus contextos locais como nos âmbitos regionais. As metrópoles do Sul global costumam compartilhar algumas características que não necessariamente aparecem nas do Norte global, como infraestrutura precária, adensamento urbano e altos graus de exclusão social.

Trazer o conceito de Sul global também ultrapassa a questão epistemológica, já que conforme Santos e Meneses (2010), os saberes que dão embasamento às decisões tomadas no

Sul geralmente são oriundos do Norte, de forma descontextualizada e sem participação, visto que tal saber é “tido como certo”. Logo, os autores propõem que tal soberania epistemológica seja questionada. Dando-se “preferência às formas de conhecimento que garantam a maior participação dos grupos sociais envolvidos na concepção, na execução, no controle e na fruição da intervenção” (SANTOS; MENESES, 2010, p. 60).

Por consequência, explorar casos dentro de um contexto do Sul global, observando as características que lhe são próprias, pode contribuir para a construção dos saberes aqui produzidos, de maneira a se evitar que o conhecimento vindo do Norte seja a única base para diferentes intervenções urbanas, no que tange às estratégias para mitigar os problemas oriundos de um modelo de mobilidade urbana que também foi assimilado do Norte.

## **1.2 Estratégias de mitigação**

Diante da série de problemas da mobilidade urbana, novas soluções vêm sendo buscadas visando mitigá-los. São exemplos, de acordo com Barczak e Duarte (2012), políticas de taxaçaõ viária, taxaçaõ de estacionamento, impostos sobre veículos, impostos sobre combustíveis, subsídios ou compensações financeiras, padrões de emissão veicular, restrição física de veículos, gestão de tráfego, reordenamento territorial, novo urbanismo, campanhas de sensibilização, inovações menos poluentes nos veículos, entre outras.

Uma estratégia bastante difundida trata de tornar os espaços viários possíveis para um maior número de modais, a destacar os modais coletivos e/ou ativos de forma a desestimular o uso do automóvel. Contudo, para que a estratégia se concretize, é necessário que certas “visões” sobre o espaço viário sejam questionadas. Tais visões ou significados vêm se constituindo ao longo do último século, como resultado das escolhas políticas que se desenharam para acompanhar a visão de mundo vigente. Daí, acompanhando um mundo pautado por ideais, como progresso e rapidez, os espaços urbanos foram sendo moldados para um modal — o automóvel — que melhor se adequasse a eles.

Nesse contexto, iniciativas que visem promover redução no uso de automóveis e uma ressignificação do uso do espaço urbano estão cada vez mais sendo buscadas em diferentes metrópoles globais. Em países do Norte global, metrópoles como Paris, Londres, Hamburgo ou Nova Iorque estão investindo em políticas públicas para redução de velocidades máximas nas vias, desestímulo ao uso do automóvel e promoção de outros modais como a bicicleta e o transporte público, dentre outras medidas.

É comum se aceitar que provavelmente há nos lugares supracitados uma estrutura adequada capaz de dar suporte a tais medidas, o que não ocorreria em países do Sul global. Seria, então, possível estes também implementarem estratégias para mitigarem seus problemas oriundos da automobilidade? Iniciativas semelhantes que estão ocorrendo em metrópoles de países do Sul global, como Bogotá, Guangzhou, Buenos Aires, Cidade do México e São Paulo, mostram que talvez seja possível.

Para exemplificar tais iniciativas, podemos citar: as políticas públicas para redução das velocidades máximas permitidas para o tráfego que são encontradas em metrópoles tanto do Norte global, como Londres, Paris, Nova Iorque, Tóquio, Berlim e Sydney, quanto nas do Sul Global como Cidade do México, Lima, Bogotá, São Paulo e Buenos Aires (UOL, 2016); as medidas punitivas que desestimulam o uso e a posse de automóveis e que tiveram bons resultados, tanto em Nova Iorque como em Xangai (FOLHA, 2013); ainda há os exemplos de Paris, Londres e Nova Iorque, que estão fechando importantes avenidas para o tráfego de veículos por diferentes períodos para o uso da população (FOLHA, 2013; GAZETADOPOVO, 2016; G1, 2016).

Uma das estratégias utilizadas, como os exemplos ilustram, tem se dado através de políticas públicas de “acalmamento do trânsito”. Estas, também conhecidas pelo termo em inglês “*traffic calming*”, são a combinação de medidas, principalmente físicas, para reduzir os efeitos negativos da utilização de veículos automotores, alterar o comportamento dos condutores e melhorar as condições das vias para os usuários não motorizados (LOOKWOOD, 1997). Os tipos de medidas de acalmamento do trânsito variam desde a redução de limites de velocidades, passando por restrição de determinados veículos, por reformas físicas como lombadas e chicanes, por fechamento de ruas, entre outras (LITMAN, 1999).

De acordo com Litman (1999), seus benefícios incluem: aumento da segurança rodoviária, maior conforto e mobilidade para viagens não motorizadas, redução de viagens com veículos motorizados, redução de ruído e poluição do ar, aumento das interações entre bairros, valorização das propriedades, e uma paisagem urbana mais atraente. Já para Banister (2009), o objetivo do acalmamento do trânsito é diminuir ou, até mesmo, eliminar o trânsito, fazendo com que as velocidades de tráfego sejam reduzidas de forma a serem compatíveis com os pedestres. O que os autores parecem concordar é que acalmamento do trânsito refere-se a medidas que visam equilibrar o uso das vias de forma que a segurança dos usuários, principalmente pedestres, seja garantida.

Ao equilibrar as necessidades de pedestres, ciclistas e motoristas, o acalmamento do trânsito dá a chance de recuperar o espaço público para a reconstrução de comunidades (PROJECT FOR PUBLIC SPACES, 2008). Planejadores urbanos convencionais tendem a olhar para as ruas como vias apenas de tráfego e medir o seu desempenho em termos de velocidade, atrasos e congestionamentos. Na realidade, as ruas desempenham um papel muito maior na vida pública das cidades e devem ser projetadas para incluir espaços públicos, bem como canais para o movimento (SADIK-KHAN, 2012).

Pensar as ruas como espaços públicos pressupõe que seu uso deva incluir mais atores do que a visão convencional defende. E uma das formas como isso pode ser alcançado é através do fechamento de vias para o tráfego e abertura para pedestres por período específicos. Esse tipo de medida de acalmamento do trânsito, que é uma forma de “pedestrianização”, pode contribuir para devolver os espaços públicos às cidades.

Pedestrianização é o processo de remoção do tráfego de veículos das vias urbanas ou a restrição do acesso de veículos às vias, para uso de pedestres (HASS-KLAU, 1993). Ela melhora não somente a segurança e a acessibilidade dos pedestres, mas também contribui para a redução do ruído e poluição do ar, e cria ambientes mais habitáveis (OPAS, 2013). Os casos em que é permitido o acesso a determinadas categorias de veículo — por exemplo, transportes públicos, serviços de emergência, vans de entrega — distingue-a de outros ambientes livres de trânsito, tais como centros comerciais fechados (HASS-KLAU, 1993).

Desta forma, espera-se que com o fechamento de ruas e avenidas, ainda que parcialmente, seja possível a reaproximação dos diferentes usuários. Contudo, para que esse tipo de medida funcione, o paradigma que dita as formas de uso do espaço viário também precisa ser transformado.

### **1.3 Contradições sobre o uso do espaço urbano**

A automobilidade, como condição hegemônica no desenvolvimento das metrópoles, fez com que uma série de significados sobre o espaço urbano, que mesmo gerados por saberes do Norte global, fossem sendo assimilados nas metrópoles do Sul.

O espaço urbano é um dispositivo de construção e desconstrução incessante da subjetividade individual e coletiva, onde corpos, espaços e tecnologias aparecem como atores de graus semelhantes, sujeitos precisamente, dotados de programas análogos de ação e de paixão (MARRONE, 2015). Para se sustentar, a automobilidade carece de que o espaço urbano

engendre uma série de significados de espaço: ordenado e racional, de velocidade e fluidez, de liberdade e flexibilidade, de individualidade e privacidade, para o progresso e desenvolvimento (SHELLER; URRY, 2000; URRY, 2008; PESSES, 2010). Com tantos significados firmados, a automobilidade perpetua sua hegemonia.

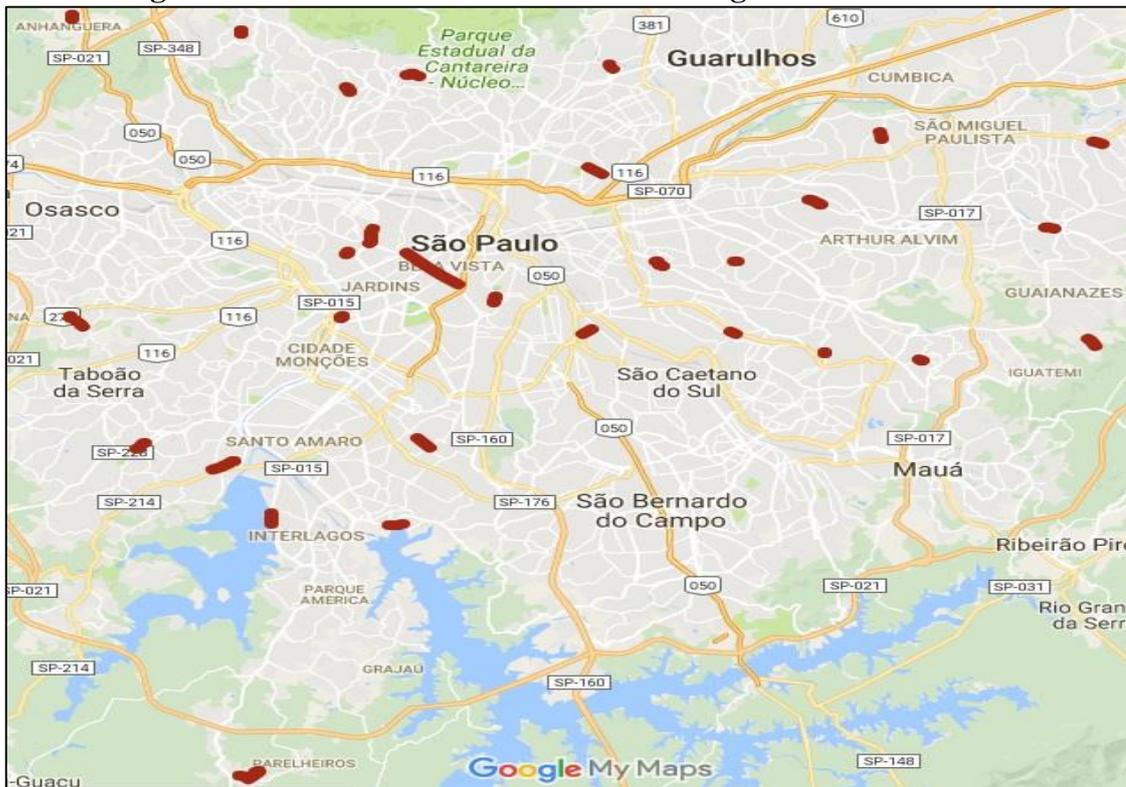
No entanto, vimos que algumas metrópoles do Sul já estão tentando gerar outras alternativas a ela. Como as decisões são tomadas no campo político, e supondo que a demanda já adaptada à forma urbana proporcionada pela automobilidade seja a maioria, surge um problema: como é possível desafiar significados sobre o uso do espaço público viário já enraizados no âmbito de uma metrópole?

Para podermos explorar empiricamente tal problema, escolhemos a implementação de uma política pública de acalmamento do trânsito na cidade de São Paulo. A metrópole mais populosa da América Latina (GAETE, 2016). Mais precisamente a abertura da Avenida Paulista para pedestres e fechamento para veículos motorizados em datas específicas, fruto do “Programa Ruas Abertas” implantado pela Prefeitura em outubro de 2015 (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015a), medida que gerou diversos embates entre seus defensores e contrários.

Sob o principal argumento de proporcionar um trânsito mais seguro, a Prefeitura de São Paulo implementou uma série de medidas para acalmar o trânsito no espaço viário da cidade, que são, resumidamente, aquelas que “atacam” o volume e a velocidade do tráfego. Foram criados o “Programa de Proteção à Vida” (PPV) e “Programa Ruas Abertas”. Estes tratam de um conjunto de medidas criadas para melhorar a segurança viária a partir de novos conceitos sobre mobilidade urbana com a proposta de conscientizar e estimular todos os usuários do trânsito na prática de atitudes de respeito e urbanidade no compartilhamento do espaço viário, especialmente com relação aos mais vulneráveis como pedestres e ciclistas (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015a; CET, 2016a).

Dentre outras, foram criadas áreas de 30km e 40km, reduziu-se os limites de velocidade nas marginais da cidade e avenidas importantes foram fechadas para veículos e abertas para o uso de pedestres e ciclistas em horários específicos. Esta última trata-se do Programa Ruas Abertas. Um programa que visa promover o desenvolvimento sustentável da Cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, e garantir a equidade no uso do espaço público de circulação em vias e logradouros públicos (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016). A Figura 1 aponta os locais de funcionamento do Programa Ruas Abertas, indicando seu teor de política pública descentralizada.

**Figura 1 — Locais de funcionamento do Programa Ruas Abertas**



Fonte: Retirado de [google.com/maps/d/viewer?mid=148ja5lvXpYff0PJXvYTB8URL0aU&ll](https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=148ja5lvXpYff0PJXvYTB8URL0aU&ll) (2016).

Como a automobilidade vem mostrando-se um problema para as metrópoles, sua ressignificação para criação de uma nova hegemonia urbana parece premente. No entanto, políticas, como o Ruas Abertas, que a tal ressignificação serviriam, encontram resistência para serem implementadas. Assim, diante das disputas sobre a significação do espaço viário na cidade de São Paulo, alguns questionamentos se fazem necessários:

- Que sujeitos estão em disputa?
- Quais discursos são defendidos?
- Quais as lógicas que os sustentam?
- Como eles se articulam?
- Que novas subjetividades são geradas a partir destas políticas?

Responder a tais questionamentos pode ajudar na compreensão de como se deram as lutas pela ressignificação do espaço viário na cidade de São Paulo a partir da implementação de políticas públicas para acalmamento do trânsito.

## 1.4 Norteando a pesquisa: da pergunta às justificativas

O Programa Ruas Abertas tem como objetivo abrir para pedestres e ciclistas e fechar para veículos motorizados ruas e avenidas de grande relevância no perímetro de 1 a 3 quilômetros, aos domingos e feriados, das 10 às 17 horas, como forma de promover uma melhor ocupação do espaço público e ampliar os espaços de lazer na capital paulista (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015a). Atualmente, conta com 29 ruas e avenidas abertas (rever Figura 1) e para a dissertação, daremos foco à Avenida Paulista.

Todavia, como é de se esperar, a estratégia de acalmar o trânsito através dessa medida encontrou resistência por partes de diferentes sujeitos políticos, gerando tensões sobre como o espaço viário deva ser ressignificado. Tendo em vista o espaço de disputas, espera-se que as políticas públicas, oriundas de sua implementação, possam ser capazes de lidar e estimular as diferenças, em vez de singularizar as demandas.

Então, a **pergunta** que guia esta pesquisa é: como é possível a ressignificação do espaço viário de uma metrópole do Sul global a partir da implementação de políticas públicas de acalmamento do trânsito?

Com base na análise do embate político para acalmamento do trânsito na cidade de São Paulo, a dissertação busca explicar como se dá a ressignificação do espaço viário urbano a partir da implementação de uma política pública de acalmamento do trânsito.

Para isso, definimos as seguintes questões auxiliares:

- Quais são os sujeitos políticos atuando na significação do espaço viário na cidade de São Paulo?
- Quais discursos permeiam o embate para a ressignificação do espaço viário na cidade de São Paulo?
- Quais as lógicas (social, política e fantasmática) subjacentes à ressignificação do espaço viário na cidade de São Paulo;
- Que tipo de cenário alternativo pode ser sugerido para a ressignificação de espaços viários, como o da Avenida Paulista.

Nosso trabalho está localizado na área de conhecimento de Administração Pública, na subárea de Política e Planejamento Governamentais com área correlata de Política Urbana. Por sua abordagem política, contribuirá para que os diferentes sujeitos envolvidos no embate

possam ser visualizados nos processos de tomada de decisão que se sucederem, bem como ajudará a elucidar como a ressignificação do espaço viário urbano tem se dado.

Em relatório recente, a ONU estipulou que a população urbana mundial, que em 2014 era cerca de 50% do total, aumentará para 70% em 2050, o que significa algo em torno de 6,4 bilhões de pessoas morando nas zonas urbanas (ONU, 2015b). O acréscimo populacional, somado às condições caóticas que boa parte de tais áreas já se encontram ao redor do mundo, torna cada vez mais necessária uma maior preocupação com o futuro desses espaços e principalmente das pessoas que lá habitam e habitarão.

Parece-nos apropriado explorar como as metrópoles do Sul global estão conseguindo gerar políticas públicas que promovam novos significados ao uso do espaço viário, mesmo com os problemas que possuem e, assim, buscando gerar uma nova hegemonia do uso do espaço viário urbano. Estudos que busquem compreender como novas políticas públicas são implementadas nesses ambientes para mitigar seus problemas são de extrema importância. Assim, a **justificativa teórica** da dissertação é colaborar com a investigação da política pública de acalmamento do trânsito em metrópoles do Sul global.

No que se refere à segurança no trânsito, mesmo com dados preocupantes, o Brasil se destaca por possuir medidas legais em quatro dos cinco fatores-chave reconhecidos pela OMS (2015): bebida e direção, uso do cinto de segurança, uso de capacetes para motociclistas, transporte adequado de crianças. Contudo, segundo o órgão, o País ainda peca por não ter medidas relacionadas à velocidade.

No Brasil, a Lei 12.587 de 2012 — Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) — define os princípios, objetivos e diretrizes que as políticas de mobilidade urbana devem seguir (BRASIL, 2012). Em seu artigo 18, a PNMU deixa claro que são atribuições dos municípios: planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano.

Assim, no Brasil, a implementação de políticas públicas de acalmamento do trânsito possuem respaldo legal na PNMU e, conforme a OMS (2015), se fazem necessárias, sendo dos gestores municipais a responsabilidade de promover as mudanças. Então, como **justificativa prática**, a análise de uma das políticas de acalmamento do trânsito da cidade de São Paulo poderá apontar possíveis e localizados problemas que, se sanados, contribuirão para uma maior efetividade das mesmas. Além disso, este trabalho poderá servir como mais um documento a dar suporte para novas implementações de políticas semelhantes.

## 2 LENTES TEÓRICAS E METODOLÓGICAS

---

Aqui apresentamos a teoria política pela qual se dá a construção da realidade. Ela é a Teoria do Discurso (TD) de Ernesto Laclau e Chantal Mouffe (1985) e é sob sua ótica que se dá o agenciamento, ou seja, as lutas e ações dos diferentes sujeitos políticos na busca de determinado objeto. Este é a ressignificação dos espaços viários urbanos através das políticas de acalmamento do trânsito, como a “Abertura da Paulista”. Para darmos suporte ao objeto estudado, também apresentamos uma teoria auxiliar sobre as cidades.

Em seguida, abordamos o método utilizado para operacionalizar a Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe, a retrodução, da qual iremos retirar as categorias analíticas. Indicamos a Análise do Discurso Foucaultiana como metodologia complementar para identificação das formações discursivas presentes no objeto estudado. Em seguida, apontamos para a maneira como os dados e informações foram obtidos para a dissertação. E por último, como se deu o processo de análise.

### 2.1 Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe

Considerando que a construção da realidade se dá através das disputas políticas, a compreensão da implementação de políticas de desaceleração do trânsito na cidade de São Paulo, como a abertura da Avenida Paulista, carece de uma análise de sua dimensão política. De forma a se entender como estas ideias vieram a ser como hoje se apresentam, quais sujeitos as provocaram, quais foram contrários, quais as apoiaram e deram algum tipo de suporte para sua implementação. Para isso, utilizaremos a Teoria do Discurso (TD) de Laclau e Mouffe. A TD é um aparato teórico que investiga como as práticas sociais articulam e contestam discursos (CORDEIRO; MELLO, 2013). Uma outra definição para TD encontramos em Lopes, Mendonça e Burity (2015, p. 16-17):

Teoria do discurso é uma teoria da identificação de significantes cuja contestação ou múltiplo investimento por parte de vários atores sociais permite construir articulações que alteram a ordem vigente – deslocada por crises ou deslegitimada por fracassos ou arbitrariedades – e apontam para alternativas emancipatórias.

A TD de Laclau e Mouffe, proposta originalmente na obra *Hegemony and socialist strategy: towards a radical democratic politics* de 1985, é uma teoria pós-marxista e

construcionista social para a compreensão das lutas políticas contemporâneas. Pós-marxista porque busca atualizar aquilo que o Marxismo, a partir das crises da esquerda europeia dos anos 80, não mais respondia para pensar o social: as lutas de classe agora são lutas hegemônicas. É construcionista por entender que a realidade e as significações da sociedade são construídas por posições de sujeito precárias, contingentes e transitórias que estão dentro de diferentes jogos de linguagem (LACLAU; MOUFFE, 1987, 2015).

De acordo com Lopes, Mendonça e Burity (2015), a obra é uma das mais importantes de teoria social e política, marcando uma mudança de direção no modo de pensar a questão do socialismo e do próprio sentido e *status* da política no contexto das lutas sociais por justiça, igualdade e liberdade no cenário contemporâneo.

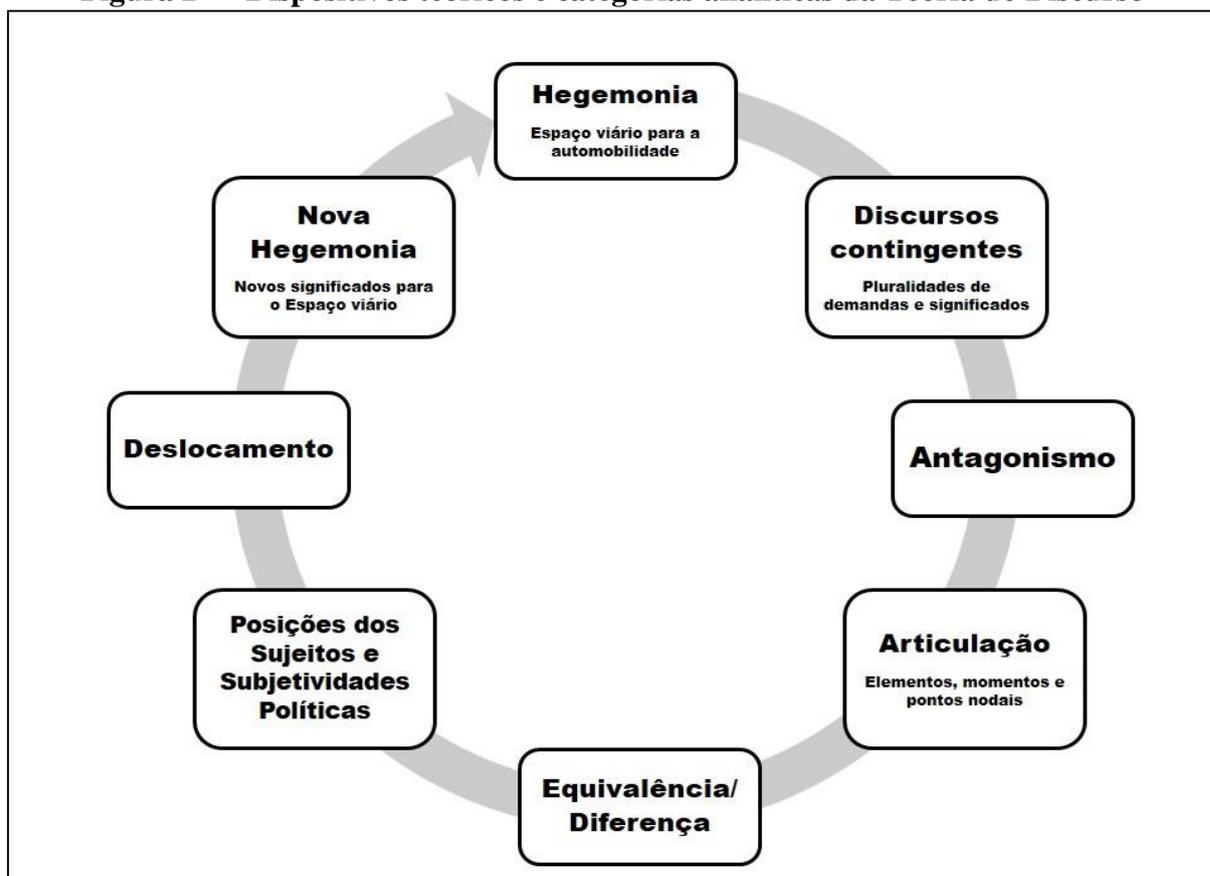
Conforme Silva, Batista e Mello (2014), as principais influências para a construção da Teoria do Discurso (TD) estão em Gramsci, Foucault, Althusser, Saussure, Lacan, Barthes, Derrida, Marx e Wittgenstein. De acordo com Oliveira, Oliveira e Mesquita (2013, p. 1331), a TD é “fortemente crítica em relação aos modelos positivistas clássicos de pesquisa que buscam *extrair* os dados da realidade e garantir sua validade através do uso estrito de uma metodologia reconhecida e supostamente neutra e universal”.

De acordo com Lopes, Mendonça e Burity (2015), a TD evidencia claramente o caráter transitório de um projeto histórico, que se origina em uma particularidade que procura emular a universalidade, mas que para isso, precisa excluir alternativas inassimiláveis ou se extinguirá. A TD é uma representante do pós-estruturalismo. Este compreendido como um esforço teórico que parte do pressuposto de que não há possibilidade de se considerar qualquer estrutura como uma totalidade fechada, construída a partir de fundamentos transcendentais da sua própria historicidade. Ou seja, há sempre o caráter precário, transitório e contingente em um projeto político (LOPES; MENDONÇA; BURITY, 2015).

A lógica discursiva proposta por Laclau e Mouffe (1985) é o resultado de práticas articulatórias que fixam sentidos parciais por meio de pontos nodais que articulam elementos e momentos. Assim, qualquer constituição discursiva, pensada em termos de sistema discursivo, simboliza, estrutura e reestrutura sentidos, tendo em vista que estamos diante de um processo de constante significação (MENDONÇA, 2012).

Como aparato teórico, a TD é composta por dispositivos teóricos e categorias analíticas. A Figura 2 faz um esboço de como eles se relacionam. E nas próximas subseções, descrevemos como Laclau e Mouffe (2015) definem cada um.

**Figura 2 — Dispositivos teóricos e categorias analíticas da Teoria do Discurso**



Fonte: baseado em Laclau e Mouffe (2015)

### 2.1.1 Articulação e Discurso

Na TD proposta por Laclau e Mouffe, há a rejeição da distinção entre prática discursiva e não-discursiva. Segundo eles (2015, p. 180):

Todo objeto é constituído como objeto de discurso, uma vez que nenhum objeto é dado fora de condições discursivas de emergência; [...] qualquer distinção entre o que usualmente se chama de aspectos linguísticos e comportamentais de uma prática social ou é uma distinção incorreta, ou deve ter lugar como diferenciação na produção social de sentido, que é estruturada sob a forma de totalidades discursivas.

Para conhecer qualquer discurso, é necessário perceber suas articulações, buscando no *corpus* discursivo os elementos que lhe dão identidade frente ao campo da discursividade, que é o espaço em que discursos disputam incessantemente sentidos (MENDONÇA, 2012). Laclau e Mouffe (2015, p. 178) chamam de articulação “qualquer prática que estabeleça uma relação entre elementos de tal modo que a sua identidade seja modificada como um resultado da prática articulatória”. E chamam de discurso a totalidade estruturada desta prática articulatória

(LACLAU; MOUFFE, 2015). As categorias analíticas que fazem parte das práticas articulatórias são: **elementos**, diferenças que não se apresentam articuladas por razão de caráter flutuante; **momentos**, posições diferenciais que aparecem articuladas em um discurso; e **pontos nodais**, pontos de referência em um discurso que são responsáveis por gerar convergência dentro de um sistema de significados (CORDEIRO; MELLO, 2013; SILVA; BATISTA; MELLO, 2014). Ou nas palavras dos próprios autores:

As posições diferenciais, na medida em que apareçam articuladas no interior de um discurso, chamaremos momentos. Por contraste, chamaremos elementos toda diferença não discursivamente articulada. A prática da articulação, consiste na construção de pontos nodais que fixam sentidos parcialmente; e o caráter parcial desta fixação advém da abertura do social, resultante, por sua vez, do constante transbordamento de todo discurso pela infinitude do campo da discursividade (LACLAU; MOUFFE, 2015, p. 178).

Para Mendonça (2012), discurso não deve ser entendido como o simples reflexo de conjuntos de textos. Mas, uma categoria que une palavras e ações, que tem natureza material e não mental e/ou ideal. Discurso é prática uma vez que quaisquer ações empreendidas por sujeitos, identidades, grupos sociais são ações significativas (MENDONÇA, 2009). Portanto, o discurso não é somente um ato de fala, mas uma prática articulatória pela qual o indivíduo interage com o mundo.

Há ainda os conceitos de **significante flutuante** e **significante vazio** que também estão presentes na TD (CORDEIRO; MELLO, 2013; SILVA; BATISTA; MELLO, 2014): **significantes flutuantes**, diferenças não articuladas discursivamente em que nenhum discurso se torna hegemônico; e **significantes vazios**, que procuram representar a completude ausente de determinada comunidade, agindo como portadores de uma significação universal.

### 2.1.2 Sujeito: equivalências e diferenças

Em *Hegemonia e estratégia socialista*, Laclau e Mouffe (2015) usam a categoria sujeito no sentido de posição de sujeito com caráter ambíguo, incompleto e polissêmico no interior de uma estrutura discursiva. Ou seja, na TD, “os discursos são construídos social e politicamente, estabelecendo um sistema de relações entre objetos e práticas possibilitando o desenvolvimento de posições de sujeito no qual os agentes sociais podem se identificar” (SILVA; BATISTA; MELLO, 2014, p. 81).

Por **posição de sujeito** entende-se como o lugar, como ser político, ocupa em diferentes estruturas discursivas dependendo do contexto e das articulações ali formadas; sendo a **subjetividade política**, a forma dele agir para criar uma identidade política (CORDEIRO; MELLO, 2013; SILVA; BATISTA; MELLO, 2014)

Para Lopes, Mendonça e Burity (2015, p. 25):

[...] o que os autores trazem é uma nova ontologia fundada na centralidade do sujeito. Uma que não abriga noções de universalismo. Ou seja, coloca em xeque a própria noção de sujeito consciente e onisciente cartesiano para substituí-lo por outro que nunca se torna pleno. O social é politicamente construído. Ou seja, o político adquire uma centralidade na instituição de uma nova lógica social em substituição a uma que lhe antecede, mas ele não reinaugura tudo do zero. A estrutura já existente vai se reconfigurando. O político está onde quer que se produza uma ordem de coisas, um regime de práticas. Que é o resultado de decisões políticas tomadas num terreno indecidível. As noções de articulação, de discurso, contingência e, sobretudo, as lógicas da equivalência e da diferença possibilitam interpretar a relação entre o universal e particular para além de uma simples relação de oposição ou de uma contradição dialética.

A lógica de **equivalência** ocorre quando as identidades criadas coadunam e a lógica de **diferença** ocorre quando as identidades divergem. Segundo Laclau e Mouffe (2015), a lógica de equivalência é uma lógica de simplificação do espaço político, enquanto a de diferença é uma lógica de expansão e crescente complexidade. De acordo com os autores:

[...] as cadeias de equivalência variarão radicalmente de acordo com o antagonismo que estiver em jogo; e que elas podem afetar e penetrar, de um modo contraditório, a identidade do próprio sujeito. Isto dá origem à seguinte conclusão: quanto mais instáveis as relações sociais, menos exitoso será qualquer sistema definido de diferenças e os pontos de antagonismo proliferarão. Esta proliferação tornará mais difícil a construção de qualquer centralidade e, conseqüentemente, o estabelecimento de cadeias unificadas de equivalência (LACLAU; MOUFFE, 2015, p. 209).

Quando a identidade do sujeito muda, ocorre o **deslocamento**. A ideia de deslocamento refere-se à possibilidade de transformações ou mudanças nas identidades dos sujeitos e em suas posições dentro da estrutura discursiva ou campo discursivo. Podem ser compreendidos como processos que tornam visíveis o caráter contingencial da arena social e política (SILVA; BATISTA; MELLO, 2014).

Assim, abandona-se a ideia de sujeito unificado (CORDEIRO; MELLO, 2013). Para Laclau e Mouffe (1987, p. 6), só através de uma crítica ao racionalismo e ao essencialismo que se é possível dar conta, de maneira adequada, da multiplicidade e diversidade das lutas políticas contemporâneas.

### 2.1.3 Antagonismo

A compreensão dos conceitos de antagonismo social, hegemonia e discurso elaborados por Laclau e Mouffe é necessária para o completo entendimento da Teoria do Discurso. Antagonismo indica que “a presença do ‘outro’ me impede de ser plenamente eu mesmo” (LACLAU; MOUFFE, 2015, p. 202). De acordo com Mendonça (2012), antagonismo é uma experiência de negatividade, uma relação que apresenta o limite da objetividade ou da constituição plena das identidades. Para o autor, quando estamos diante de uma situação desse tipo, devemos pressupor sempre uma relação entre identidades incompletas, exatamente pelo fato de que a relação estabelecida entre ambas é antagônica.

De acordo com Howarth (2000), antagonismos sociais ocorrem porque os agentes sociais são incapazes de alcançar suas identidades (seus interesses), e porque eles constroem um "inimigo" que é considerado responsável por esse fracasso (HOWARTH, 2000). O antagônico é sempre um discurso exterior; é sempre, um discurso com diferente positividade. O antagonismo é entendido como a impossibilidade da constituição de um sentido objetivo, ou finalístico, de toda lógica discursiva (MENDONÇA, 2010). De acordo com Torfing (1999) o “outro” em relação ao “eu” é demonstrado por meio da negação de identidade começando uma luta pela hegemonia. A hegemonia e a exclusão provocam o surgimento de posições contrárias que também se torna um agente na busca pela posição hegemônica.

Para Torfing (1999), a formação do antagonismo serve para refletir que o discurso é incompleto e não existe final, e que, portanto, existem antagonismos no plural como forma de entender o discurso como as vozes naquela condição. Isso significa que o contexto passa a ser entendido por meio de lógicas discursivas os quais estão imbuídos de discursos antagônicos. Assim, conforme Mendonça (2012), quando estamos diante de uma lógica antagônica, não estamos diante de identidades pré-constituídas, mas daquelas que têm suas próprias constituições negadas, tendo em vista que a presença do outro é identificada como a condição da impossibilidade da plena constituição.

### 2.1.4 Hegemonia

Um conceito chave para a TD é o de Hegemonia. Significa uma relação na qual “uma determinada identidade, num determinado contexto histórico, de forma precária e contingente,

passa a representar, a partir de uma relação equivalencial, múltiplas identidades” (MENDONÇA, 2007, 251).

A hegemonia é uma força social particular que assume a representação de uma totalidade que lhe é radicalmente incomensurável (LACLAU; MOUFFE, 2015). As práticas hegemônicas derivam das articulações das diferentes identidades através de suas atividades políticas que estão inseridas em um mesmo projeto, em busca de uma nova ordem social (HOWARTH, 2000).

De acordo com Laclau e Mouffe (2015), a hegemonia emerge de um campo geral das práticas articulatórias, ou seja:

Um campo onde os elementos não se cristalizaram em momentos. Num sistema fechado de identidades relacionais, no qual o significado de cada momento é absolutamente fixo, não há qualquer lugar para uma prática hegemônica. Um sistema de diferenças plenamente bem sucedido, que excluísse todo significante flutuante, não possibilitaria qualquer articulação; o princípio da repetição dominaria toda prática no interior deste sistema e não haveria nada a hegemonizar. É porque a hegemonia supõe o caráter aberto e incompleto do social, que ela só pode ter num campo dominado por práticas articulatórias (LACLAU; MOUFFE, 2015, p. 213).

Nenhum discurso consegue alcançar o nível hegemônico completo, impossibilitado pela existência dos antagonismos e do caráter flutuante do campo discursivo (SILVA; BATISTA; MELLO, 2014). O que dá abertura para novas hegemonias surgirem. Estas se dão através da desconstrução da realidade estabelecida, o que demanda novos sentidos e representações da vida social. Portanto, um discurso hegemônico é essencialmente um discurso sistematizador, aglutinador que visa a unidade: uma unidade de diferenças (MENDONÇA, 2007) e que requer a criação de novas fronteiras políticas, não seu desaparecimento, para estabelecer uma nova hegemonia (LACLAU; MOUFFE, 2015)

Apresentados os principais conceitos e categorias analíticas da TD, partimos para a teoria auxiliar que utilizamos no trabalho.

## 2.2 O Conceito de Cidade em Disputa

Ao iniciarmos nossas análises, não tínhamos nenhuma teoria auxiliar a priori. No entanto, com o desenvolvimento dos trabalhos, visualizamos que os argumentos utilizados pelos sujeitos permeavam entre crítica e defesa do modelo de cidade que São Paulo se tornou com o advento da modernidade. Diante disso, apresentamos melhor os dois pontos de vista aparentes: o modelo hegemônico de cidade e a nova hegemonia buscada.

### 2.2.1 O modelo hegemônico de cidade

Neste trabalho, o que chamamos de cidade não está na dimensão geográfica de município, mas na dimensão social de urbano, ou seja, um aglomerado complexo de processos sociais e formas espaciais em constante interação em determinado lugar (HARVEY, 2012; LEFEBVRE, 1999). De acordo com Castells e Borja (1996), a cidade não é somente o território que concentra grupos humanos e grande diversidade de atividades, mas também é um espaço simbiótico e simbólico (que integra culturalmente, dá identidade coletiva a seus habitantes e tem um valor de marca e de dinâmica com relação ao exterior). Como indica Rolnik (2000):

A ideia de cidade, a ideia de *polis*, a origem das cidades, surge do princípio da igualdade de diferenças: o fato cidade se funda na possibilidade de pessoas diferentes poderem viver em conjunto e estabelecer um contrato político entre elas. O milagre cidade se produz quando o homem, além de sua vida privada, de sua existência enquanto ser natural ou parte da natureza, cria uma espécie de segunda vida, uma espécie de *bios* político ou ser político que se concretiza vivendo em conjunto com outras pessoas (ROLNIK, 2000, p.3).

O modelo hegemônico de cidade que aqui apresentamos é o de Cidade Moderna. Como vimos em Laclau e Mouffe (2015), a hegemonia é a prática que representa a articulação de diferentes identidades e subjetividades por meio de atividades políticas para constituírem e disseminarem determinada ordem social. Assim, a cidade moderna é o produto dos processos históricos e revoluções que culminaram numa ordem social pautada pela modernidade, isto é, o triunfo da racionalização em detrimento da subjetivação (TOURAINÉ, 1994).

A ordem social hegemônica produziu, dentre outras coisas, conforme Simmel já afirmara em 1903, uma atitude *blasé*. O sujeito racional e calculista capaz de bloquear coisas. Para acomodar a vida cotidiana (falar com estranhos, a compra de alimentos, ou deslocamento para o trabalho), ele teve que exercer uma espécie de reserva mental. Uma maneira de

enfrentamento que as pessoas adotaram para lidar com as realidades da vida urbana e que ajudou a formar a sociedade moderna (SIMMEL, 2005).

Conforme Lefebvre (1999), a industrialização caracterizou a sociedade moderna. Isto porque, após a Revolução Industrial, transformações ocorreram na estrutura urbana com as cidades sendo fomentadas para terem uma infraestrutura que atendesse as demandas de escoamento de produtos, com a máquina, e não mais o homem, passando a ser a medida para o planejamento urbano. Em sintonia com a expansão urbana, o desenvolvimento da cidade transferiu-se para profissionais, os urbanistas. Teorias e ideologias começaram a substituir a tradição como base para o desenvolvimento. O modernismo teve enorme influência, com sua visão de cidade como máquina e com suas partes separadas por função (GEHL, 2013).

Em seguida, sob a égide do consenso keynesiano, a cidade passou a ser regida por necessidades mais gerais de acumulação e circulação do capital, cabendo ao planejamento (modernista) a tarefa da racionalização e funcionalização espacial, e agora, sob a égide do consenso de Washington, a cidade passa a ser investida como espaço direto e sem mediações da valorização e financeirização do capital (VAINER, 2013). Assim, a forma de urbanismo que perdurou durante o século XX, da visão funcionalista, calcada nas ideias de eficiência e progresso de autores como Le Corbusier ajudaram a produzir uma cidade maquínica, que concede a pressa e a exigência de um automóvel como condições inelutáveis ao homem do nosso século (CORREIA, 1996). Na qual, seus defensores preferem a privacidade sobre comunidade, a separação espacial sobre a contiguidade, conveniência sobre perfeição, e redes sociais dispersas sobre bairros tradicionais (ELLIS, 2002).

Quanto à estrutura urbana, essa cidade máquina fomentou a automobilidade que já discutimos. Quanto à agência, ocorre a ascensão da racionalidade neoliberal. Pela qual, se dá a diluição do direito público em benefício do direito privado e a figura do “cidadão” investido de uma responsabilidade coletiva desaparece pouco a pouco e dá lugar ao homem empreendedor. Este não é apenas o “consumidor soberano” da retórica neoliberal, mas o sujeito ao qual a sociedade não deve nada, aquele que “tem de se esforçar para conseguir o que quer” e deve “trabalhar para ganhar mais” e que enxerga suas “contribuições” no recolhimento de impostos para direcionar despesas coletivas e seu “retorno” em parâmetros individuais (DARDOT; LAVAL, 2016).

O neoliberalismo afirma que o bem-estar humano pode ser melhor promovido por meio da maximização das liberdades empresariais dentro de um quadro institucional caracterizado por direitos de propriedade privada, liberdade individual, mercados e comércio livres. No qual

o papel do Estado é criar e preservar um quadro institucional apropriado a estas práticas (HARVEY, 2007). E que, segundo Harvey (2007, p. 2), “se tornou hegemônico como tipo de discurso, disseminando-se pelos modos de pensar e pelas práticas político-econômicas a ponto de se incorporar ao senso comum com o qual interpretamos, vivemos e compreendemos o mundo”. O que explica sua defesa pelos grupos que não querem mudanças no espaço da metrópole.

Modelo que não está livre de críticas por propiciar diferentes impactos negativos para as cidades. As metrópoles latino-americanas, por exemplo, condensam consequências sociais do esgotamento da versão periférica do modelo fordista de desenvolvimento e das orientações neoliberais responsáveis pelo recuo do Estado no que concerne a sua responsabilidade na implementação de políticas urbanas abrangentes. A efervescência consumista que alterou o ritmo das grandes cidades, decorreu da financeirização da economia urbana, da monetarização de todas as relações sociais e da ênfase, quase que exclusivamente, em intervenções na materialidade que objetivam o embelezamento de áreas privilegiadas e a circulação confortável para somente alguns segmentos da população urbana (RIBEIRO, 2006).

Com isso, criam-se cidades em que alguns concentram as riquezas e tem acesso às oportunidades oferecidas, os *espaços premium*<sup>1</sup> de Graham e Marvin (2001), mas a maior parte padece com uma série de problemas urbanos (congestionamentos, insegurança pública, contaminação do ar e da água, déficit habitacional e de serviços básicos). Além disso, em decorrência, as pessoas e os lugares vão sendo deixados de lado. Andar de um lugar a outro se tornou arriscado, e a qualidade amigável das ruas começou a desaparecer. Ao longo dos espaços onde as pessoas costumavam reunir-se mutuamente, vias impessoais passaram a dominar. A cidade foi ficando esvaziada, servindo apenas para passagem. O que antes era a essência da comunidade se perdeu na confusão de tráfego (PROJECT FOR PUBLIC SPACES, 2008).

Os espaços de fluxos vão dominando a cidade, e os espaços de lugar vão desaparecendo (CASTELLS, 2004). Para ele, as cidades são estruturadas e desestruturadas simultaneamente pelas lógicas concorrentes do espaço de fluxos e o espaço de lugares. O que significaria a morte das cidades, em seu sentido original, pela modernidade que vai transformando todos seus

---

<sup>1</sup> Segundo Graham e Marvin (2001), os diversos regimes políticos e regulamentares que apoiaram a implantação de redes de infraestrutura (RI), energia, transportes, comunicações, ruas e redes de água em direção ao objetivo retórico da ubiquidade padronizada estão, em muitas cidades e estados, vendo essas RI serem “desagregadas” e “estilhaçadas” como resultado de um movimento generalizado para a privatização e liberalização. O resultado disso foi o surgimento de paisagens urbanas compostas de camadas de espaços de redes *premium*, construídos para usuários socioeconomicamente influentes e corporativos, que são cada vez mais separadas de espaços de marginalidade (espaços onde até conexões básicas com outros lugares e os direitos fundamentais para acesso as RI são cada vez mais problemáticos).

espaços em não-lugares no sentido dado por Augé (2005), ou seja, sem identidade e sem historicidade onde a cidadania se perde em nome de valores individuais.

### 2.2.2 Cidade para pessoas, uma nova hegemonia urbana?

Diante dos problemas urbanos que as metrópoles contemporâneas, amparadas pelo modelo hegemônico de cidade, apresentam, formas resistentes começam a surgir para repensar um modelo ideal de cidade. A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos (HARVEY, 2012).

As cidades não podem ser programadas como computadores, como o modelo hegemônico propaga, seus limites físicos e sócio-técnicos permanecem porosos e abertos a contestação. Estratégias para afirmar a necessidade de integração e ambivalência oferecem uma esperança fundamental para qualquer tentativa de trabalhar no sentido da democratização das metrópoles (GRAHAM, 2002)

Uma das alternativas lançadas como resposta refere-se ao retorno da cidade como lugar de encontro. Uma forma de planejamento urbano para ressignificar os espaços de fluxos da cidade hegemônica. De acordo com Gehl (2013), ao longo da história, o espaço da cidade funcionou como ponto de encontro em vários níveis. A cidade era o ponto de encontro, onde eram realizadas manifestações de religiosidade, de poder, festivas e castigos públicos — tudo acontecia à vista do público. No entanto, gradativamente, as forças do mercado e as tendências arquitetônicas mudaram seu foco, saindo das inter-relações e espaços comuns da cidade para os edifícios individuais, que durante o processo, tornaram-se cada vez mais isolados, autossuficientes e indiferentes (GEHL, 2013).

As cidades foram se tornando não-lugares, ou seja, lugares sem identidade, relações e historicidade (AUGÉ, 2005). Conforme Rieth (1995), os não-lugares descortinam um mundo provisório e efêmero, apenas comprometido com o transitório e com a solidão. O rumo dos acontecimentos deixou sitiadas as funções cultural e social do espaço da cidade. O local de encontro e fórum social para os moradores foi reduzido, ameaçado ou progressivamente descartado (GEHL, 2013).

O incremento do tráfego significou uma clara diminuição das oportunidades de se expressar e da qualidade de vida para grupos da população, especialmente os mais pobres (GEHL, 2013). No entanto, segundo Jacobs (2011), os automóveis costumam ser rotulados de vilões e responsabilizados pelos males das cidades, pelos insucessos e pela inutilidade do

planejamento urbano. Mas para ela, os efeitos nocivos dos automóveis são menos a causa do que um sintoma da incompetência no desenvolvimento urbano em tentar solucionar os problemas complexos das cidades.

Com o complexo cenário urbano, novas formas de se planejar a cidade emergiram. Dentre elas, o novo urbanismo. Este é uma filosofia de planejamento que funde um reconhecimento da cultura urbana e história, com uma ênfase em fazer conexões humanas e físicas, estimular a participação do público nos assuntos cívicos, e melhorar o espaço de domínio público (BRAY, 1993). Como ele aumenta a interação social em espaços públicos, seus padrões de rua e misturas de uso do espaço oferecem muitas vantagens, especialmente para pedestres e ciclistas, contudo, é válido salientar que elas não geram sozinhas um senso de comunidade que depende de interesses compartilhados, crenças e histórias (ELLIS, 2002).

Uma teoria que emana das ideias de novo urbanismo é a de **Cidade para Pessoas** de Jan Gehl (2013). O autor defende cidades que privilegiem a dimensão humana. Na cidade para pessoas, sustentabilidade social, segurança, confiança, democracia e liberdade de expressão são conceitos-chave para descrever as perspectivas da sociedade vinculadas à cidade como local de encontro (GEHL, 2013). O direito inalienável à cidade repousa sobre a capacidade de forçar a abertura de modo que o caldeirão da vida urbana possa se tornar um lugar catalítico, onde novas concepções e configurações podem ser pensadas e da qual novas e menos danosas concepções de direitos possam ser construídas (HARVEY, 2013).

De acordo com Gehl (2013), a vida no espaço da cidade é abrangente, de olhares momentâneos a eventos menores ou a grandes manifestações coletivas e caminhar pelos espaços comuns da cidade pode ser um objetivo em si mesmo — mas também um começo. Dentre estratégias que permitem esse tipo interação com o espaço da cidade estão algumas de pedestrianização como espaços compartilhados<sup>2</sup>, woonerfs<sup>3</sup> e fechamento de ruas em períodos específicos. O fechamento temporário ou parcial de ruas para acalmar o tráfego e compartilhar certos espaços com um público maior é uma das estratégias ou micro ações que coadunam com a ideia de cidade para pessoas.

Esse tipo de estratégia além de gerar efeitos simbólicos ao uso do espaço urbano, também gera benefícios sociais, econômicos e para a saúde. Iniciativas de ruas abertas são

---

<sup>2</sup> Espaço compartilhado é um espaço de rua onde todos os dispositivos de controle de tráfego, tais como sinais e sinais de parada, todas as marcações, tais como travessias, e todas as assinaturas foram removidos. A filosofia é que a ausência de todas essas características força todos os usuários do espaço - dos pedestres para os motoristas - para negociar a passagem através do espaço através do contato visual e de pessoa a pessoa (TOTH, 2009).

<sup>3</sup> Woonerfs são lugares onde os pedestres têm prioridade sobre os carros (TOTH, 2009).

normalmente reconhecidas por criarem um ambiente divertido e convidativo ao ar livre para a atividade física. Quando implementados regularmente, esses programas podem enriquecer o tecido social das comunidades e melhorar a qualidade de vida dos participantes. Os participantes têm a oportunidade de se envolver com diferentes pessoas, o que pode reforçar a coesão comunitária e melhorar o bem-estar (SPILKER, 2016a).

Há também benefícios econômicos. Já que essas iniciativas focalizam a infraestrutura existente - que inclui ruas locais e os negócios que as caracterizam. Ao abrandar o ritmo em ruas tipicamente dominadas pelo tráfego de alta velocidade, incentivam os participantes a visitar e fazer compras em estabelecimentos locais que podem não ser notados durante a condução (SPILKER, 2016b). Tais iniciativas também ajudam a normalizar o transporte ativo, como andar de bicicleta e andar a pé, o que tem potencial para aumentar a atividade física diária. Dada esta ênfase, programas de ruas abertas podem beneficiar a saúde e o bem-estar dos participantes (SPILKER, 2016c).

Como resultado, espera-se que o fechamento de ruas para o tráfego e abertura para pedestres em períodos específicos possa dar mais sociabilidade entre os usuários para que o sentido de comunidade possa ser recuperado e com isso tornar as cidades mais vivas. Para Gehl (2013), cidades vivas são aquelas em que as pessoas podem interagir umas com as outras, sendo estimulantes, ricas em experiências. Esse tipo de medida reverbera ideias de cidade compacta, ou planejamento urbano na microescala. O que faria a cidade eficiente em termos energéticos e menos poluente porque os moradores viveriam em função dos entornos e poderiam caminhar ou andar de bicicleta para seus deslocamentos (GEHL, 2011; GEHL, 2013).

No entanto, estas abordagens também não estão livres de críticas. Pescatori (2015), aponta que a ideia de cidade compacta é romantizada. Pois a “urbanização dispersa não matou a cidade. Foi a cidade que se transformou, incluindo outros modos e formas de viver, os quais não mais se restringem aos centros consolidados, aos quarteirões e esquinas, à aglomeração densa da cidade do século XIX” (PESCATORI, 2015, p. 43). Já Neuman (2005), afirma que a cidade compacta não é uma condição necessária ou suficiente para uma cidade ser sustentável e que a tentativa de tornar as cidades mais sustentáveis apenas usando estratégias de forma urbana é contraproducente.

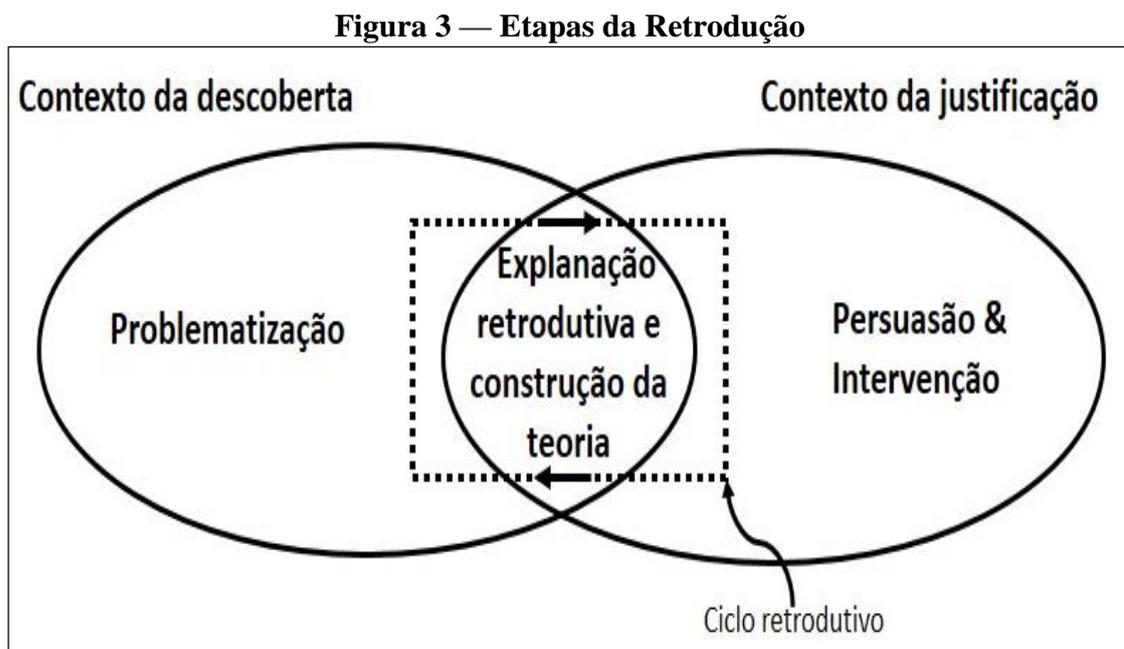
## 2.3 Retrodução

A racionalidade retrodutiva foi proposta por Glynos e Howarth, na obra *Logics of critical explanation in social and political theory*, de 2007. Seu principal objetivo foi suprir uma carência metodológica apresentada pela Teoria do Discurso.

O método tem como forma de apropriação investigações que envolvem problemas de pesquisa de natureza política e social, nas quais o investigador busca enunciar condições que tornariam possíveis ou seriam necessárias para a ocorrência de determinado fenômeno (OLIVEIRA; OLIVEIRA; MESQUITA, 2013; BATISTA; SILVA; MELLO, 2014). A retrodução difere, portanto, da indução e da dedução, como explicam Oliveira, Oliveira e Mesquita (2013).

A retrodução consiste em uma dinâmica de formulação de relações em que o processo de construção de enunciados não parte de certas condições antecedentes para concluir suas consequências como na dedução, nem parte de eventos específicos para enunciar uma regra, como na indução (OLIVEIRA; OLIVEIRA; MESQUITA, 2013, p. 1336).

A retrodução compreende os momentos de problematização, explanação e persuasão. A Figura 3 ilustra as etapas da retrodução.



Fonte: Glynos e Howarth (2007, p. 33).

Na **problematização**, busca-se apresentar fatores que possibilitaram a construção e interpretação do fenômeno em questão, com o intuito de expandir o campo discursivo para novas possibilidades de interpretação e, ao seu final, são construídas hipóteses de pesquisa (BATISTA; SILVA; MELLO, 2014). Logo, a problematização não é um simples diagnóstico, e se aproxima muito da problematização de Foucault.

Conforme Bacchi (2012), a problematização foucaultiana, envolve examinar como algo é questionado, analisado, classificado e regulado em períodos específicos e sob circunstâncias específicas. Ou seja, ‘como’ e ‘por que’ certos aspectos (comportamentos, fenômenos, processos) se tornam um ‘problema’, e como eles são moldados em objetos de pensamento (BACCHI, 2012).

Na **lógica de explicação crítica**, há uma ênfase em como a mudança política, ou sua estase, estão ligadas a ideias de contestação política e luta, destacando o caráter radicalmente contingente e incompleto das práticas sociais, bem como seus fundamentos fantasmagóricos (GLYNOS; KLIMECKI; WILLMOTT, 2015). É aqui que são realizados os ciclos retrodutivos, caracterizados por uma sequência de reinterpretações das hipóteses geradas no primeiro momento e que estão presentes tanto na lógica da descoberta quanto na lógica da justificação (BATISTA; SILVA; MELLO, 2014).

Para este momento da retrodução também leva-se em consideração as lógicas sociais, políticas e fantasmáticas propostas por Glynos e Howarth (2007). De forma geral, a **lógica social** possibilita a caracterização das práticas ou regimes de práticas em certo domínio social; a **lógica política** possibilita uma análise de como essas práticas são instituídas e contestadas; e a **lógica fantasmática** busca as razões ideológicas pelas quais as práticas discursivas são transformadas ou mantidas por meio dos sujeitos (BATISTA; SILVA; MELLO, 2014).

Enquanto as lógicas sociais denotam padrões relativamente estáveis nas práticas, incluindo as auto-interpretações dos sujeitos, as lógicas políticas funcionam como tropos retóricos organizacionais que buscam estabelecer equivalências ou diferenças entre elementos, grupos ou indivíduos, a fim de estabelecer, defender ou contestar uma norma existente, ou para antecipar a contestação de outra. As lógicas fantasmáticas indicam uma preocupação em complementar as abordagens existentes com recursos conceituais extraídos da teoria psicanalítica relacionados com narrativas baseadas nos desejos ou ideologias ali presentes (GLYNOS; KLIMECKI; WILLMOTT, 2015). Ao fim dos ciclos, uma hipótese retrabalhada é gerada para explicar o fenômeno estudado. Como afirmam Batista, Silva e Mello (2014), a

conclusão da análise será uma hipótese a ser inferida apenas quando seu conteúdo estiver presente na explanação do fenômeno em questão.

Isto porque a hipótese inicial ou as hipóteses iniciais são reelaboradas constantemente, seguindo a ampliação ou aprofundamento do conhecimento sobre o fenômeno analisado (BATISTA; SILVA; MELLO, 2014). O método retrodutivo procura contestar hipóteses em vez de deduzir conclusões.

Finalmente, na **persuasão** há a exploração da nova teoria, que nada mais é que a nova hipótese. Aqui, há o trabalho de convencimento sobre a nova teoria. Pois, explanam Oliveira, Oliveira e Mesquita (2013), a validação ou aceitação do conhecimento produzido não depende da obtenção de provas ou de sua resistência ao falseamento, mas de fatores relacionados à sua capacidade de convencimento.

Batista, Silva e Mello (2014) indicam que a hipótese final pode representar uma fissura hegemônica no discurso ou na formação discursiva dominante, em que não mais conseguiria oferecer explicações coerentes sobre determinados fenômenos.

## 2.4 Análise do Discurso Foucaultiana

De maneira a complementar o primeiro momento da retrodução, ou seja, a problematização, que envolve uma construção teórica-empírica do objeto estudado, é preciso primeiro se buscar os discursos que permeiam o objeto estudado. O que pode ser feito através de uma análise do discurso. Esta é a busca das condições de fixação de um discurso concreto num contexto de múltiplas possibilidades, no qual algumas entram na produção de uma formação hegemônica enquanto outras são excluídas e até mesmo combatidas (LOPES; MENDONÇA; BURITY, 2015). Para tal, faremos uso da Análise do Discurso Foucaultiana (ADF). Essa abordagem se debruça sobre discursos de maneira a compreender formações ali presentes, a partir da identificação de seus enunciados (LEÃO, FERREIRA, GOMES, 2016). “Chamaremos de discurso um conjunto de enunciados, na medida em que se apoiem na mesma formação discursiva” (FOUCAULT, 2008, p. 132)

Foucault entende, de acordo com Gonçalves (2009), que as ciências humanas podem ser observadas como sistemas autônomos de discurso nos quais instituições sociais exercem influência sobre as práticas discursivas. Por isso, ele recomenda investigar os discursos das ciências humanas sem envolver-se no debate se aquilo que afirmam é ou não verdade, ou se suas proposições são plausíveis, de forma a não se ter a pretensão de elaborar uma teoria absoluta sobre as regras que governariam os sistemas das práticas discursivas (GONÇALVES, 2009).

Foucault (2008) afirma que antes de se ocupar, com toda certeza, de uma ciência, ou de romances, ou de discursos políticos, ou da obra de um autor, ou mesmo de um livro, o material que temos a tratar, em sua neutralidade inicial, é uma população de acontecimentos no espaço do discurso em geral.

A análise dos acontecimentos discursivos não está, de maneira alguma, limitada a semelhante domínio; e, por outro lado, o recorte do próprio domínio não pode ser considerado como definitivo, nem como válido de forma absoluta; trata-se de uma primeira aproximação que deve permitir o aparecimento de relações que correm o risco de suprimir os limites desse primeiro esboço (FOUCAULT, 2008, p. 34).

Considerando as políticas de acalmamento do trânsito da cidade de São Paulo um acontecimento histórico do qual deriva a abertura da Avenida Paulista como acontecimento discursivo, utilizamos a ADF para compreender as relações que se deram na construção de tal acontecimento.

A ADF é justamente a descoberta das condições de possibilidades de certos saberes (LEÃO, FERREIRA, GOMES, 2016). A questão da ADF é descobrir quais enunciados se agrupam, com certas funções, sob determinadas regras para gerarem formações discursivas presentes no acontecimento estudado sem negligenciar nenhuma forma de descontinuidade, de corte, de limiar ou de limite. Ou, nas palavras de Foucault (2008, p. 30):

Eis a questão que a análise da língua coloca a propósito de qualquer fato de discurso: segundo que regras um enunciado foi construído e, conseqüentemente, segundo que regras outros enunciados semelhantes poderiam ser construídos? A descrição de acontecimentos do discurso coloca uma outra questão bem diferente: como apareceu um determinado enunciado, e não outro em seu lugar?

Logo, alguns conceitos propostos por Foucault precisam ser melhor delineados para o entendimento da ADF: enunciados, funções enunciativas, regras de formação e formações discursivas.

Na ADF, os **enunciados** podem ser considerados como as unidades elementares do discurso. São os átomos do discurso. Foucault (2008, p. 98) explica que o enunciado [...] “não é em si mesmo uma unidade, mas sim uma função que cruza um domínio de estruturas e de unidades possíveis e que faz com que apareçam, com conteúdos concretos, no tempo e no espaço”.

Quanto a sua forma, o enunciado não equivale a frases, a proposições ou a atos de fala. Embora, possa assumir tais formas para ser materializado.

Será preciso admitir que qualquer série de signos, de figuras, de grafismos ou de traços - não importa qual seja sua organização ou probabilidade - é suficiente para constituir um enunciado, e que cabe à gramática dizer se se trata ou não de uma frase; à lógica, definir se ela comporta ou não uma forma proposicional; e à análise, precisar qual é o ato de linguagem que pode atravessá-la? (FOUCAULT, 2008, p. 95)

As **funções enunciativas** indicam como o enunciado “age” (LEÃO, FERREIRA, GOMES, 2016). O que ele enuncia. “Uma série de signos se tornará enunciado com a condição de que tenha com ‘outra coisa’ uma relação específica que se refira a ela mesma — e não à sua causa, nem a seus elementos” (FOUCAULT, 2008, p. 100). Há quatro critérios para se identificar a função de um enunciado: referencial, sujeito, campo associado e materialidade.

O referencial é constituído de “leis de possibilidade, de regras de existência para os objetos que aí se encontram nomeados, designados ou descritos, para as relações que aí se encontram afirmadas ou negadas” (FOUCAULT, 2008, p.103). Fischer (2001) afirma que é a referência do que identificamos. Para Foucault (2008), é a condição para a emergência das

relações que são postas em jogo pelo próprio enunciado, definindo as possibilidades de aparecimento e de delimitação do que dá à frase seu sentido, à proposição seu valor de verdade.

Outro critério é a identificação do sujeito. Para que uma série de signos exista, é preciso um "autor" ou uma instância produtora. No entanto, para Foucault (2008), o sujeito é um lugar determinado e vazio que pode ser efetivamente ocupado por indivíduos variados que produzem os diferentes enunciados. É a posição a ser ocupada por alguém que pode efetivamente afirmar um enunciado (FISCHER, 2001).

O campo associado trata de toda a adjacência a que um enunciado se relaciona e que pode identificá-lo. Ou seja, o enunciado não pode existir de forma isolada. Segundo Foucault (2008), a função enunciativa não pode se exercer sobre uma frase ou proposição em estado livre, pois um enunciado tem sempre margens povoadas de outros enunciados.

O último critério das funções enunciativas é a materialidade. Ou seja, o enunciado carece de existência material. Conforme Foucault (2008, p. 113) indaga:

Poderíamos falar de enunciado se uma voz não o tivesse enunciado, se uma superfície não registrasse seus signos, se ele não tivesse tomado corpo em um elemento sensível e se não tivesse deixado marca - apenas alguns instantes - em uma memória ou em um espaço?

Assim, o discurso se forma nas relações entre os seus enunciados. De acordo com Fischer (2001), descrever um enunciado é dar conta de suas especificidades (critérios), é apreendê-lo como acontecimento, como algo que irrompe num certo tempo, num certo lugar, e o que permitirá situar um emaranhado de enunciados numa certa organização é justamente o fato de eles pertencerem a uma certa formação discursiva.

As **regras de formação** são as condições de existência (mas também de coexistência, de manutenção, de modificação e de desaparecimento) em uma dada repartição discursiva (FOUCAULT, 2008). Ele fornece quatro diferentes regras: objetos, modalidade de enunciação, conceitos, escolhas temáticas.

A formação dos objetos diz respeito a tentativa de se identificar os relacionamentos que caracterizam uma prática discursiva. De acordo com Foucault (2008), tal formação é assegurada por um conjunto de relações estabelecidas entre instâncias de emergência — onde os objetos podem surgir, ser designados e analisados —, de delimitação — quem distingue, designa, nomeia e instaura o objeto como objeto — e de especificação — sistemas segundo os quais separamos, opomos, associamos, reagrupamos, classificamos diferentes objetos.

A formação das modalidades enunciativas trata, segundo Foucault (2008), de um certo estilo de enunciação, pelo qual podem ser determinadas a dispersão do sujeito e sua descontinuidade em relação a si mesmo através do *status* — quem fala? quem, no conjunto de todos os sujeitos falantes, tem boas razões para ter esta espécie de linguagem? —, lugar — onde o sujeito obtém seu discurso, onde este encontra sua origem legítima e seu ponto de aplicação — e situação — as posições do sujeito em relação aos diversos domínios ou grupos de objetos.

A formação dos conceitos aponta o estabelecimento de grupos de enunciados, descrevendo a organização em que aparecem e circulam. Essa organização compreende formas de sucessão (disposições das séries enunciativas, tipos de correlação dos enunciados e esquemas retóricos segundo os quais se podem combinar grupos de enunciados.), formas de coexistência (campo de presença, de concomitância e de memória) e procedimentos de intervenção (técnicas de reescrita dos enunciados; métodos de transcrição; modos de tradução, aproximação, delimitação, transferência e de sistematização de enunciados) (FOUCAULT, 2008).

A formação das estratégias versa sobre a descrição de seu encadeamento e explicação das formas unitárias sob as quais elas se apresentam. São os temas e teorias estabelecidos na materialidade do discurso que compreende determinar os pontos de difração possíveis do discurso (incompatibilidade, equivalência, ligação de uma sistematização), descrever instâncias específicas de decisão (o papel desempenhado pelo discurso estudado em relação aos que lhe são contemporâneos e vizinhos) e relatar a função que deve exercer o discurso estudado em um campo de práticas não discursivas (FOUCAULT, 2008).

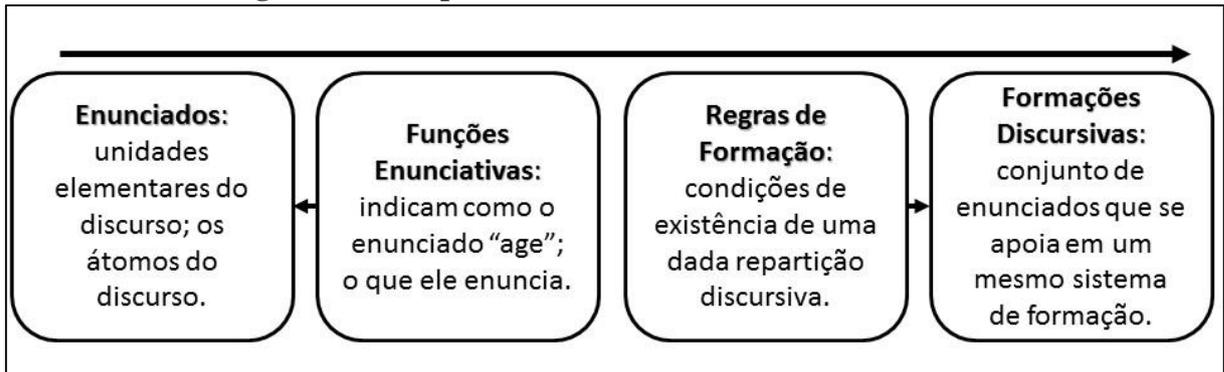
As **formações discursivas** são os agrupamentos de enunciados que possuem determinadas funções, sob certas regras de formação. Assim, quando se puder descrever, dentre um número de enunciados, com semelhante sistema de dispersão, e que entre os objetos, os tipos de enunciação, os conceitos, as escolhas temáticas, se puder definir uma regularidade haverá uma formação discursiva (FOUCAULT, 2008).

E como encontrar essa regularidade de um discurso? Para Leão, Ferreira e Gomes (2016), é a análise do discurso que propicia que entendamos o discurso a partir de certa regularidade, identificável em suas formações. De acordo com Foucault (2008, p. 122), uma formação discursiva “é conjunto de enunciados que se apoia em um mesmo sistema de formação”. Foucault (2008, p. 82) afirma que para entender um sistema de formação é preciso:

[...] compreender um feixe complexo de relações que funcionam como regra: ele prescreve o que deve ser correlacionado em uma prática discursiva, para que esta se refira a tal ou tal objeto, para que empregue tal ou tal enunciação, para que utilize tal ou tal conceito, para que organize tal ou tal estratégia.

A formação discursiva não é, no entanto, um elemento fixo. Ela não desempenha o papel de uma figura que para no tempo. E sim determina uma regularidade própria de processos temporais, colocando o princípio de articulação entre uma série de acontecimentos discursivos e outras séries de acontecimentos, transformações, mutações e processos (FOUCAULT, 2008).

**Figura 4 — Etapas da Análise de Discurso Foucaultiana**



Fonte: baseado em Leão, Ferreira e Gomes (2016).

Portanto, a partir das formações discursivas obtidas é que poderemos melhor problematizar o objeto estudado, entender suas regularidades e como foi possível ele vir a ser o que é.

## 2.5 Arquivo de pesquisa

Em nosso trabalho, que é de caráter qualitativo, usamos de fontes majoritariamente secundárias, embora também tenhamos utilizado fontes primárias, para construção do arquivo de pesquisa.

É do arquivo que os enunciados podem ser retirados. De acordo com Pereira e Chagas (2011), o arquivo é o que faz com que as coisas ditas se mantenham, segundo regras específicas, no corpo enunciativo, cuja existência e materialidade se concretizam no acontecer e é, também, o que designa o sistema de funcionamento que possibilita a diferenciação de uma multiplicidade de existências discursivas e especifica a duração de cada uma destas existências. O arquivo é o sistema geral da formação e da transformação dos enunciados, é a lei do que pode ser dito, o sistema que rege o aparecimento dos enunciados como acontecimentos singulares (FOUCAULT, 2008).

Entre a *língua* que define o sistema de construção das frases possíveis e o *corpus* que recolhe passivamente as palavras pronunciadas, o *arquivo* define um nível particular: o de uma prática que faz surgir uma multiplicidade de enunciados como tantos acontecimentos regulares, como tantas coisas oferecidas ao tratamento e à manipulação (FOUCAULT, 2008, p. 147).

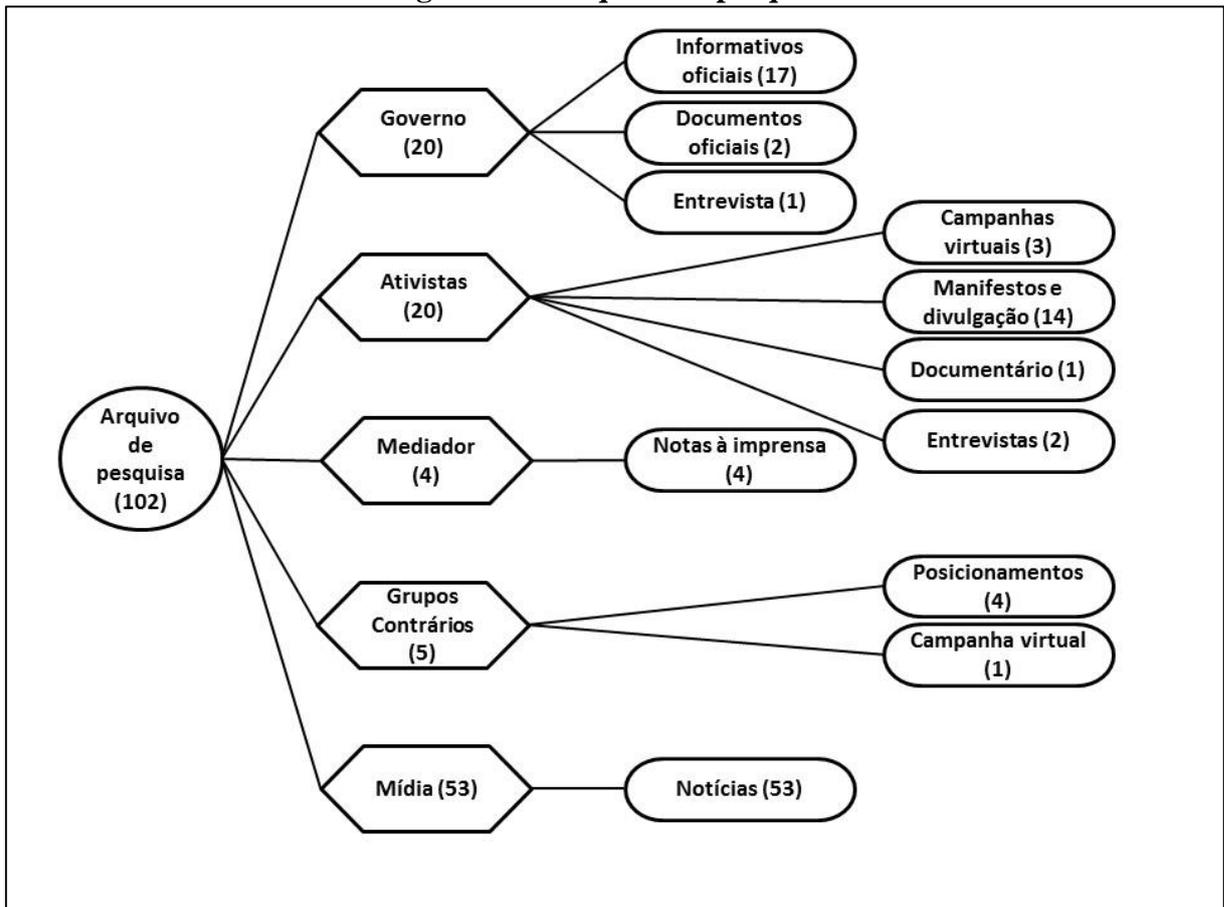
O espaço temporal dos documentos secundários escolhidos para montarmos o arquivo se situa entre setembro de 2013 — onde encontramos a primeira notícia relacionada a tentativas de se abrir a Avenida Paulista para pessoas e fechar para veículos — e junho de 2016 — com a publicação da Prefeitura de São Paulo de um decreto oficializando a medida. Com acréscimo posterior de um documentário sobre a abertura da Paulista. Já as fontes primárias foram obtidas em junho e outubro de 2016.

O arquivo é composto em suas fontes secundárias de informativos e documentos oficiais, campanhas virtuais, manifestos, posicionamentos, notas à imprensa e notícias em meios de comunicação virtuais do maior número possível de sujeitos envolvidos. Como fontes primárias, acrescentamos entrevistas realizadas com integrantes de duas organizações governamentais envolvidas no objeto e uma com um representante de um órgão da Prefeitura, totalizando três entrevistas. Conforme a pesquisa era realizada, íamos identificando os domínios ou fontes discursivas. No fechamento do arquivo, chegamos a cinco fontes: o discurso do governo, representado pela Prefeitura e órgãos auxiliares; o discurso dos grupos a favor da medida, formado principalmente por organizações ativistas; o discurso mediador, identificado

no Ministério Público de São Paulo; o discurso dos grupos contrários, composto por entidades da sociedade civil como ordem dos advogados do Brasil e associações de moradores da região; e por último, o discurso da mídia, que narra os fatos que iam se sucedendo.

A Figura 5 delinea quais fontes que formaram o nosso arquivo. Entre parênteses está a quantidade de documentos de cada uma. A lista detalhada de cada documento consta nos apêndices.

**Figura 5 — Arquivo de pesquisa**



Fonte: O autor.

Mesmo que este estudo não seja de cunho etnográfico, durante a pesquisa exploratória fizemos uso de algumas técnicas etnográficas para um conhecimento mais aprofundado das políticas em análise, como a imersão no campo e a observação participante (registrada com fotografias). Embora, é válido frisar, que os achados obtidos nessa fase não foram incluídos na análise do discurso propriamente dita, serviram mais para o pesquisador se aproximar e compreender o objeto estudado. Além de ilustrar a etapa dos ciclos retrodutivos, reforçando os argumentos lá apresentados.

## 2.6 Procedimentos analíticos

Neste trabalho, utilizamos o método retrodutivo para tentarmos explicar como se dá a significação do espaço viário urbano a partir da implementação de uma política pública de acalmamento do trânsito. Ou seja, estamos mostrando como uma nova hegemonia urbana na cidade de São Paulo seria possível, utilizando a abertura da Avenida Paulista como objeto empírico.

Durante nossas análises, procuramos atender aos critérios de triangulação, reflexividade, representatividade e rica descrição propostos por Paiva Júnior, Leão e Mello (2011), visando garantir validade e confiabilidade à investigação qualitativa. A triangulação se deu entre o pesquisador e orientador para validação dos achados que ocorreram por meio de reflexividade, com o autor buscando sempre se questionar sobre o processo investigativo. A escolha dos documentos que compõem o arquivo buscou ser representativo, incluindo os diferentes sujeitos políticos envolvidos, e tentando se chegar à saturação dos dados. E a descrição dos achados tentou ser mais rica, detalhada e clara possível.

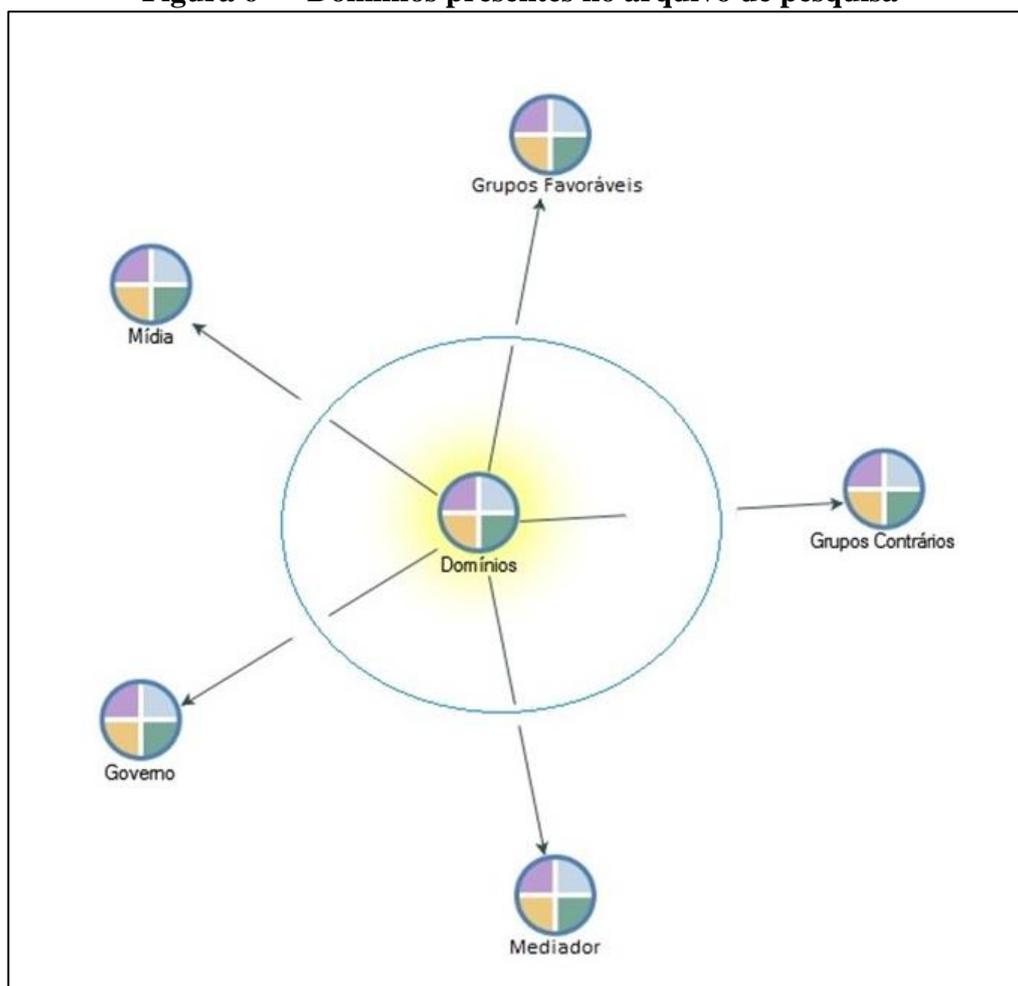
Além disso, buscamos atender aos princípios fundamentais de raridade, exterioridade e acúmulo propostos por Foucault (2008): raridade, para evitar sobreposições e a pleora de significados; exterioridade, para indicar a neutralidade da análise, desconsiderando a intenção do autor; e acúmulo, para se procurar as regularidades dos enunciados e não suas origens ou fundamentos últimos.

Como apresentado na seção 2.3, o método retrodutivo se dá em três etapas: problematização, explanação e persuasão. Para a problematização, fizemos uma contextualização do objeto estudado (apresentando a cidade, a história da avenida, os principais eventos que levaram à política pública e os sujeitos envolvidos) e de forma complementar uma ADF para encontrar as formações discursivas presentes no embate político que se formou. Estas serviram para nos dar *insights* para a construção da hipótese de pesquisa que é a parte final da etapa de problematização. Na explanação, fizemos ciclos retrodutivos com as formações identificadas de modo a apresentar os conceitos teóricos a que elas se referenciam e, ao fim, melhorar nossa hipótese de pesquisa. E, na persuasão, atentamos para discutir os achados e apresentar caminhos que possam melhorar a compreensão do objeto estudado.

Em nossa ADF, utilizamos o *software NVIVO 11 Starter* para a análise inicial em busca dos enunciados. O *software* auxilia na organização da análise qualitativa de textos, áudios e vídeos, o que quer dizer que ele mesmo não realiza a análise, mas fornece uma plataforma

multimídia em que se pode trabalhar com uma grande riqueza de ferramentas e detalhes (BARBOSA, 2009). Com ele, pudemos gerar relatórios para cada enunciado encontrado, indicando os trechos do arquivo de pesquisa que o compõe. Além de poder observar quais enunciados estavam presentes em cada um dos cinco domínios que formaram o arquivo. A Figura 6 apresenta esses domínios. Outra ferramenta utilizada para dar suporte à organização dos dados foi o *software Microsoft Excel 2016*.

**Figura 6 — Domínios presentes no arquivo de pesquisa**



Fonte: O autor.

Na segunda etapa, a dos ciclos retrodutivos, utilizamos as observações de campo e trechos do arquivo para reforçar as análises que iam sendo realizadas para se buscar as lógicas social, política e fantasmáticas presentes em cada formação discursiva e chegar a uma hipótese melhorada sobre o objeto estudado.

Com as duas etapas iniciais realizadas, já poderemos responder a maioria das questões auxiliares propostas no capítulo anterior, faltando apenas a de apresentar uma versão alternativa de política pública para o objeto estudado. O que se dará no capítulo de ‘Crítica e Persuasão’.

### **3 PROBLEMATIZANDO A AVENIDA “VITRINE”**

---

Tendo em vista que a primeira fase da retrodução é a problematização, esta seção trata de apresentar o contexto no qual o objeto estudado está inserido, abordando o *lócus* de pesquisa, a historicidade da Avenida Paulista, os principais eventos em torno do fechamento da avenida, os sujeitos envolvidos e os discursos presentes no embate. Ao fim, apresentamos uma hipótese inicial sobre o objeto estudado.

#### **3.1 *Lócus* de pesquisa: a cidade de São Paulo**

Podemos dizer que a cidade de São Paulo está dentro da lógica de metrópoles do Sul global. Ela compartilha uma série de características sociais de outras metrópoles também do sul, além de se espelhar numa lógica do norte para se desenvolver. Ilustramos tal ideia nas linhas seguintes.

A cidade é a mais populosa do Brasil, com quase 12 milhões de habitantes estimados em 2015, fazendo parte da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), que é também a região metropolitana mais populosa, com estimados 21 milhões (IBGE, 2016). A influência da capital paulista sobre as cidades circunvizinhas levou o IBGE a denominá-la ‘cidade-região’. Esta soma os 27,4 milhões de habitantes de 11 diferentes arranjos populacionais, com total de 89 municípios, com 14,4% da população brasileira, e alcançou, em 2010, o Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 964 bilhões, equivalente a um quarto do PIB nacional (IBGE, 2015; 2016).

Se considerarmos apenas a cidade de São Paulo, segundo pesquisa da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FECOMÉRCIOSP) (2014), a riqueza da capital paulista em 2011 foi 66,2% maior do que a soma do PIB do Paraguai, do Uruguai, do Equador e da Bolívia. Apenas a capital responde por 35,3% do PIB estadual. Em relação ao Brasil, a cidade de São Paulo foi responsável por 11,5% da riqueza gerada em todo o país. Na análise por região, o PIB paulistano, de R\$ 477 bilhões, foi 23,9% superior ao do produto da Região Centro-Oeste e representou 2,13 vezes o da Região Norte (FECOMÉRCIOSP, 2014). Esses dados ajudam a explicar o protagonismo, ao menos econômico, da metrópole no âmbito brasileiro.

No entanto, a cidade de São Paulo não difere muito da metrópole moderna altamente volátil e geradora de problemas fundamentais de desigualdade e injustiça, apontada por Soja (2013). Seus espaços públicos encontram-se degradados, a arborização é escassa e as principais vias estão preenchidas por veículos que mal circulam, revelando uma péssima relação entre número de veículos e vias disponíveis para sua circulação (WILHEIM, 2013). Sua urbanização se deu por um padrão de absoluta segregação socioespacial, visualizada no forte antagonismo entre áreas da cidade muito reguladas, beneficiadas por constantes investimentos públicos e objeto de intensa atividade imobiliária formal, e outras sujeitas ao abandono e marcadas pela precariedade, que distancia cada vez mais a população trabalhadora dos centros de emprego (FERREIRA, 2011).

A urbe paulistana se “expande horizontalmente destruindo as áreas de proteção ambiental e gerando, por um lado, assentamentos precários distantes e carentes de infraestrutura, e, por outro, condomínios fechados de média e alta rendas, acessíveis apenas por meio de automóvel” (BONDUKI, 2011, p. 25). De acordo com Vilaça (2011), os empregos, serviços, comércio, escolas, hospitais e outros equipamentos estão concentrados em regiões do centro e sudoeste, proporcionando que alguns privilegiados minimizem os tempos de deslocamento para os locais de diversão, lazer, compras e serviços de todos os membros da família. Enquanto isso, são nas áreas periféricas que os índices de desemprego, grande deslocamento para o trabalho e violência apresentam-se mais expressivos (MARICATO, 2000).

Como a cidade se desenvolveu dentro de um modelo rodoviarista (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011) que atende à lógica da automobilidade, a crise de mobilidade urbana da maior metrópole brasileira se apresenta negativamente em uma série de fatores causados pelo excesso de automóveis em suas vias: congestionamentos que geram altos índices de desperdício de tempo; grande número de acidentes e mortes no trânsito; poluição em excesso, que também é geradora indiretamente de óbitos; ineficiência no deslocamento por outros modais; entre outros.

Em maio de 2014, a cidade que, segundo a Prefeitura (2015b), mantinha médias acima dos 100 km de vias congestionadas — dado referente ao período entre janeiro de 2014 e abril de 2015 —, obteve o recorde de 344 km de congestionamentos (EBC, 2014). Em estimativa realizada por Cintra (2014), tal problema gerou, em 2012, somados os custos pecuniários e de oportunidade, uma perda de cerca de quarenta bilhões de reais para a cidade.

Segundo dados da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), entre os anos de 2005 e 2015, a cidade teve uma média de 1.340 mortes no trânsito, com o valor mais alto de 1.505

mortes, em 2005, e o mínimo de 992 mortes, em 2015 (CET, 2015). Este último número representou uma queda de 20,6% em relação ao ano anterior, o que aproxima a cidade da meta da capital para a “Década de Segurança Viária da ONU”, de 6 mortes a cada 100 mil habitantes até 2020. Esse índice era de 8,26 em dezembro de 2015. No Estado de São Paulo, era de 17,40 e, na RMSP, de 19,40 mortes por 100 mil habitantes (CET, 2016b).

Além do problema dos congestionamentos e dos acidentes com ou sem vítimas fatais, há ainda o problema da poluição. Em pesquisa recente, referente ao período entre 2006 e 2011, Vormittag *et al.* (2013) apontaram um total de 7.932 óbitos na Região Metropolitana e 4.655 óbitos na capital paulista, oriundos da poluição — doenças cardiovasculares e respiratórias principalmente.

Finalmente, a falta de alternativas viáveis ao uso do automóvel também provoca uma demanda maior pelo modal. Em pesquisa recente (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2015), 83% dos paulistanos, que utilizam carro todo dia, disseram que deixariam de utilizá-lo se houvesse boas alternativas de transporte na cidade. Isso representaria cerca de 2 milhões de veículos a menos nas vias paulistanas.

O cenário apresentado demonstra como a mobilidade urbana da cidade de São Paulo é problemática e carece de políticas públicas que ajudem a sanar seus problemas. Dentre as possíveis, que tornem o trânsito mais seguro, contribuindo, assim, para um menor número de mortes e uma maior apropriação dos espaços.

## 3.2 Significados da Paulista

As origens da Paulista remetem ao crescimento da cidade de São Paulo e sua relação direta com a expansão do café, das estradas de ferro e dos imigrantes europeus. Sua origem se dá na região do espigão que divide os rios Pinheiros e Tietê, região de chácaras localizada no Alto do Caaguaçu, que foi uma propriedade comprada por dois investidores alemães, em 1879, que, após realizarem o arruamento, loteiam-na e, aproveitando-se da busca dos barões do café por investimentos seguros, lucram com a venda dos terrenos oito vezes mais que o investido (OLIVEIRA, 1998; TEIXEIRA 1984).

De “terreno limpo” à “avenida de pedra” que é hoje, a Avenida Paulista passou por diversas transformações em seus 125 anos de história. Inaugurada em oito de dezembro de 1891, a Avenida ganha seu nome do engenheiro e empresário imobiliário uruguaio Joaquim Eugênio de Lima, em homenagem a todos os paulistas (GONÇALVES, 2010; MORAES, 1995; OLIVEIRA 1998).

Lima juntamente com seus sócios José Borges de Figueiredo e João Augusto Garcia, que haviam adquirido o terreno um ano antes, levaram seu empreendimento imobiliário à frente com a Avenida surgindo com 30 metros de largura por 2.800 de extensão, características até então desconhecidas para a cidade (MORAES, 1995). Segundo Teixeira (1984), em sua inauguração, que veio junto com uma linha de bondes de tração animal, a Paulista contava também com iluminação, rede de água e esgoto e posto policial. Acrescenta-se que as primeiras moradias tinham, inicialmente, como objetivo, em sua maioria, serem para **segunda residência ou veraneio** (SHIBAKI, 2007). Assim, conforme descreve Oliveira (1998, p. 65):

[...] se organizava em torno desta via mais um loteamento cujo objetivo era servir, simultaneamente, à realização de lucros do capital imobiliário nascente e à criação de bairros residenciais para a elite paulistana da época. Tais bairros deveriam ser capazes de materializar e representar, inequivocamente, o *status* social e a riqueza de seus proprietários e de, simultaneamente, produzir uma paisagem de sonho: a cidade de São Paulo como uma cidade européia [sic] e o seu crescimento como o avanço das forças do progresso.

Então, como observado por Oliveira (1998), a Avenida e seu entorno nascem para satisfazer a elite paulistana desejosa de **emular as paisagens europeias**. Além disso, e de forma menos nobre, essa burguesia abastada viu uma oportunidade de habitar a cidade longe dos focos de doença que surgiram com a expansão da população que quintuplicou no fim do século XIX

e longe dessas populações menos abastadas formadas, em sua maioria, por imigrantes pobres (SHIBAKI, 2007).

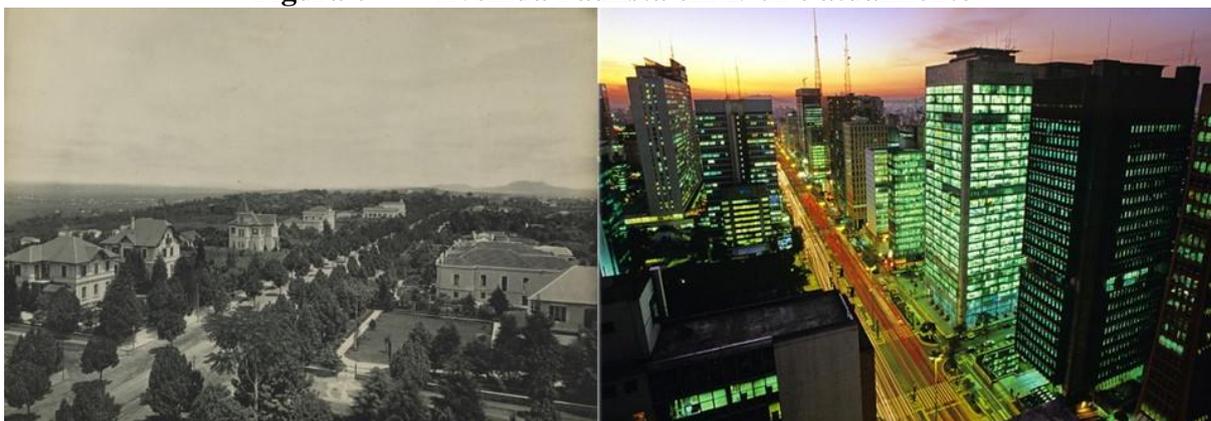
A segregação urbana se dando sob um **ideal higienizador** fez com que as ruas paulistas já em seu início ganhassem cada vez mais uma definição de circulação e não de agrupamento, tendo **função de escoamento e dissipação** (OLIVEIRA, 1998).

Novamente, Oliveira (1998, p. 79) traz uma observação pertinente ao entendimento deste ideal que se propagava,

[...] particularmente no caso da Avenida Paulista, ao mesmo tempo em que a possibilidade de se evitar o contato físico direto com a crescente insalubridade atribuída ao restante da cidade adquire uma importância sem precedentes, o contato visual a partir de ponto de vista privilegiado – de longe e de cima – com a diversidade criada pela intensa urbanização, passa a se tornar também um traço distintivo altamente valorizado e desejado.

Na primeira década do século XX, com a instalação do bonde e o do calçamento, a Paulista passa a ser de vez a localização preferida dos fazendeiros do café bem como de imigrantes enriquecidos com a expansão da indústria e do comércio abastados para a construção de seus palacetes (MORAES, 1995; TEIXEIRA, 1984; SHIBAKI, 2007). O que reforçou a segregação urbana.

**Figura 07 — Avenida Paulista em 1902 e atualmente**



Fonte: Fotografias de Guilherme Gaensly e de Embratur.

Segundo Rolnik (*apud* OLIVEIRA, 1998), São Paulo se redefiniu territorialmente a partir da segregação urbana sob um ideal higienizador que foi determinante para a fixação de valores no mercado imobiliário e para expressão política da disputa de espaço por grupos sociais, de um lado os bairros residenciais da elite paulistana e do outro os bairros destinados à

população de baixa renda, efetuando-se a limpeza do centro da cidade. Tal configuração segue-se até a crise de 1929.

Na mesma época, com a expansão das moradias na Avenida, são construídos diversos aparatos de lazer (como o Parque Trianon inaugurado em 1916) para atender aos moradores, além de uma cultura voltada a **sofisticação** que se firmava. Um exemplo desse tipo de atividade era o *Corso*, um tipo de desfile em que carros circulavam por toda a extensão da Avenida. Oliveira (1998) aponta, por exemplo, que a instrumentalidade de passeios como este, onde os carros eram chamados de “tomara que chova” — em alusão clara ao poder e status de se possuir um carro — era um exercício de delimitação das fronteiras sociais, no qual a apropriação do espaço se dava de maneira diferenciada, simbolizando as desigualdades contidas naquele espaço.

Com a quebra da bolsa de Nova Iorque, em 1929, a economia mundial sofreu graves abalos. No Brasil, a economia cafeeira, que criou as condições básicas para o nascimento do capital industrial e da grande indústria, entra em decadência e a indústria passa a voltar-se ao mercado interno e a Paulista torna-se ainda mais objeto de desejo dos imigrantes, que enriquecem através do empresariado a partir da crise (TEIXEIRA 1984). Moraes (1995, p. 89) explica os efeitos da crise de 1929 sobre os fazendeiros do café da Paulista:

Com a grande perda de capitais ocasionadas pela crise, os fazendeiros de café são obrigados então a se desfazerem de seus patrimônios. Muitos foram obrigados a vender seus bens para liquidação de suas dívidas, nesta altura, muito altas. Com isso, abriu-se espaço para a única camada social que dispunha de poupança necessária para investimentos e, assim, modificar o panorama do processo produtivo na economia. Era a vez dos imigrantes.

A Paulista começa, então, a ser redesenhada pelas atividades dos novos moradores com as construções ostentando uma opulência ainda maior como forma de definir a riqueza como referencial básico dos novos moradores (MORAES, 1995). Segundo o autor, é nesse período que os bairros do entorno começam a ser ocupados também por residências luxuosas, que somado à rápida expansão da cidade, faz com que a Paulista se torne uma importante via de ligação entre bairros e fique ainda mais valorizada, chamando a atenção para investimentos de grandes instituições privadas que a veem como ideal para a implementação de seus negócios.

Assim, nas primeiras décadas do século XX, segundo Gonçalves (2010), os novos aparatos urbanos, hábitos e comportamentos acarretados, contribuíram para engrandecer a imagem da Avenida Paulista como **laboratório da modernidade** de São Paulo, transformando-a num dos maiores bens dos paulistanos.

Oliveira (1998) indica, por exemplo, que a arquitetura da Paulista dos primeiros anos expressava discursos de ruptura e cisão, seja entre o seletivo grupo de proprietários e o restante dos paulistanos, seja entre o espaço público da cidade e o privado das residências. A Paulista com seus casarões era objeto de **ostentação**.

Porém, por volta da década de 1940, as mansões começam a perder espaço e se inicia a verticalização da Paulista em decorrência da impossibilidade de expansão da Avenida e de sua alta atratividade após a cidade se consolidar como centro econômico brasileiro (SHIBAKI, 2007). Em 1941, o primeiro conjunto habitacional é construído, o Anchieta, favorecido por uma lei de 1936, que passou a permitir a demolição das mansões e a construção de prédios residenciais (GONÇALVES, 2010). Esse tipo de construção era visto como o procedimento capaz de produzir uma nova imagem do desenvolvimento e prosperidade da cidade e de propiciar a valorização das áreas (OLIVEIRA, 1998)

Na década de 1950, muito em função da política nacional desenvolvimentista adotada por JK, São Paulo já apresentava uma transformação espantosa, com o crescimento do número de fábricas, de operários, de casas, de comércios, veículos, ruas, etc. E sua setorização já estava bem definida com a zona sul/sudeste de bairros da elite e a Avenida Paulista funcionando como um fronteiro entre esses bairros e o centro da cidade adensado (TEIXEIRA, 1984). Assim, a Paulista, tanto em função geográfica quanto pelo desenho viário implantado na cidade, passou a ser também um corredor de passagem obrigatório para os fluxos de pessoas e mercadorias de uma zona à outra da cidade (OLIVEIRA, 1998).

Segue-se a década de 1960 com os edifícios cada vez mais tomando conta da Paulista e a aparição das primeiras agências bancárias (TEIXEIRA, 1984). Contudo, segundo o mesmo autor, com o início do período militar e resquícios do governo JK, o País entra em um período de recessão e crises políticas que diminuem o ciclo econômico. Ao fim da década, o Brasil volta a passar por um momento de prosperidade, também conhecido por milagre econômico em que houve um novo surto de industrialização, e, na Paulista, destaca-se a inauguração da nova sede do Museu de Arte de São Paulo (MASP), em 1968, que confere grande relevância às atividades culturais na Avenida (SHIBAKI, 2007; OLIVEIRA, 1998).

Entre o fim da década de 1960 e começo de 1970, outra mudança extremamente radical ocorre na Avenida sobre a alcinha de “Projeto Nova Paulista”. Moraes (1995, p. 153) descreve os objetivos do projeto:

Conhecida como ‘Projeto Nova Paulista’, a reforma previa, basicamente, o rebaixamento das atuais pistas de veículos em toda a extensão da Avenida e a

liberação da área da superfície para a implantação de um *boulevard* ajardinado, repleto de praças e voltado preferencialmente aos pedestres.

Essas obras, embora concretizadas apenas parcialmente, geraram um *boom* imobiliário na Paulista (TEIXEIRA, 1984). A concretização parcial se deu por embates entre grupos que defendiam a preservação do patrimônio e grupos que queriam otimizar o espaço de acordo com a lógica de mercado (SHIBAKI, 2007). No decorrer dessas obras, de acordo com Gonçalves (2010) e Shibaki (2007), sessenta mansões foram demolidas para a construção de edifícios comerciais, algumas de madrugada, após boato de que seriam tombadas, além de boa parte das árvores serem cortadas para o alargamento da via.

Logo, é em decorrência das transformações trazidas por esse projeto, principalmente, que, segundo Gonçalves (2010, p. 130), “a Avenida sofre uma avassaladora expansão imobiliária e, em consonância a esse período, passam a se instalar ao longo de sua via, sedes de importantes bancos, empresas multinacionais, firmas e instituições de grande poder capital”. Lógica que se fortaleceu durante a década de 1980, consolidando a *Wall Street* paulistana (TEIXEIRA, 1984).

Para Gonçalves (2010, p. 132), discorrendo sobre o período, “a paisagem da Paulista transformou-se, adaptando-se a um espaço que também sentia a urgência de se adaptar às novas ordens de escala global e diretrizes urbanas mundiais”. Oliveira (1998) também explana sobre a atratividade da Avenida Paulista para representar as mudanças que a cidade sofreu durante sua construção.

A Avenida Paulista, tanto em função de sua topografia em relação ao resto da cidade e de sua escala grandiosa em relação a outros logradouros públicos quanto como conjunto composto dos resultados concretos de estratégias específicas de valorização imobiliária e de “embelezamento” de espaços privados, surge a esta altura como um lugar produzido a partir da capitalização simbólica de sua visibilidade, e como símbolo investido do poder de visibilização das estratégias de acumulação de capital (OLIVEIRA, 1998, p. 51).

Na década de 1990, segundo Rolnik (2016), quando graças a um ajuste fiscal frente à crise econômica de âmbito nacional, a cidade viveu uma verdadeira epidemia de abandono dos espaços públicos e disseminação de novos produtos imobiliários, que a autora chama de “enclaves fortificados”. Para ela, no lugar do bairro, das casas e do prédio residencial, os condomínios fechados, no lugar das ruas comerciais, os *shopping centers*, e até as pequenas vilas existentes na cidade se fecharam (ROLNIK, 2016). E a Avenida, que acabara de ser escolhida por votação popular como o **símbolo da cidade** de São Paulo, ganhou ainda mais

contornos de lugar de passagem. Contudo, do meio para o fim da década, a parada do orgulho LGBT conseguiu espaço na Avenida, o que proporcionou, em partes, um retorno a uma identidade de **lugar de protesto**. Algo que já vinha ganhando contornos desde 1960.

Portanto, ao longo de seus 125 anos, a Avenida Paulista passou de lugar de veraneio e segunda residência à símbolo da modernidade e imagem da metrópole paulistana. Durante esse tempo, diversos significados a ela foram sendo assimilados: sofisticação, higienização, ostentação, circulação, modernidade, centro financeiro e lugar de protestos.

No século XXI, as disputas pela reconfiguração da Paulista continuam. Desde 2012, com a promulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), demandas por outros tipos de mobilidade ganharam respaldo legal, já que, em seu artigo segundo, essa lei deixa claro que tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade (BRASIL, 2012). E a Avenida Paulista, como vitrine das mudanças que acontecem na cidade de São Paulo, logo entrou na pauta. Primeiro, por disputas entre demandas a favor e contra a construção de uma ciclovia em seu canteiro central e mais recentemente com os debates sobre abertura e fechamento da Avenida para veículos motorizados. É sobre este último imbróglio que tratamos neste trabalho.

A Paulista já foi fechada algumas vezes antes dos atuais embates. Curiosamente, “fechar” a avenida já é tema desde sua criação. Em 1894, por exemplo, houve a primeira lei que fechava a Paulista para as boiadas vindas de Sorocaba em direção ao matadouro da Vila Mariana (MORAES, 1995). Em 1967, o já abordado *Projeto Nova Paulista* foi concebido com a ideia de transferir o trânsito da Avenida para vias subterrâneas que seriam construídas na mesma e destinar a Paulista para preservar a convivência social, contudo, a obra foi engavetada na década de 1970 (SP-IN-FOCO, 2016).

Durante os anos 70, uma iniciativa promovida pela Secretaria de Esportes do Município, chamada “Ruas de Lazer”, fechava vias e praças com cavaletes e o asfalto era ocupado pelos moradores para atividades de lazer. Atualmente, o programa ainda contempla mais de mil ruas (CAMARA, 2015). Na gestão de Marta Suplicy havia o projeto *Domingo na Paulista*, que transformava a Avenida em área de lazer e que contou com 76% de aprovação da população, chegando a reunir 35 mil pessoas, mas foi interrompida no início da gestão de José Serra (CIDADEAPÉ, 2015).

Em 2015, novamente a ideia se repete e a Paulista é fechada para o tráfego e aberta para o uso recreativo da população. Elencaremos a seguir, alguns eventos que tornaram possível essa atual abertura da Avenida Paulista para as pessoas e o fechamento para veículos motorizados.

### 3.3 Principais eventos para Abertura da Paulista

Já em 2013, a ideia de abertura da Avenida Paulista para pedestres e fechamento para o tráfego de veículos foi lançada. No “dia mundial sem carro” (22/09), dois eventos foram criados na Avenida Paulista: “Praia na Paulista” e “Se a Paulista Fosse Minha”. Nele, os organizadores não conseguiram autorização com a Prefeitura para o fechamento da via para o tráfego de veículos, utilizando apenas os espaços das calçadas para a realização dos eventos (UOL, 2013).

**Figura 8 — Evento “Se a Paulista fosse nossa” no Facebook**

Publico - Organizado por Edson Silva e outras 7 pessoas

★ Tenho interesse + Comparecei ...

🕒 Domingo, 22 de setembro de 2013 às 10:00 - 22:00  
Há mais de um ano

📍 Alameda Rio Claro [Exibir mapa](#)

CONVIDADOS		
1,4 mil	3,4 mil	37 mil
tenho interesse	compareceram	convidados

Fonte: Retirado de [facebook.com/events/606105722766287](https://www.facebook.com/events/606105722766287) (2016).

Em agosto de 2014, duas entidades da sociedade civil — a Rede MinhaSampa e o Movimento SampaPé — iniciaram uma campanha na plataforma virtual “Panela de Pressão” reivindicando à Prefeitura a criação de um novo espaço de lazer e convivência na Avenida Paulista, intitulada por eles como o coração da cidade de São Paulo (CATRACA LIVRE, 2015).

Em dezembro de 2014, um projeto — intitulado Ruas Abertas — foi elaborado pelas duas entidades e entregue ao prefeito e sua equipe. Sua proposta era abrir o espaço de via fechando para veículos, apenas no sentido Paraíso, para usufruto das pessoas entre os dois parques localizados na Avenida Paulista (MOBILIZE, 2014).

Junto à campanha *online*, as entidades passaram também a ocupar em alguns domingos uma calçada da Avenida Paulista com atividades lúdicas que promoviam a causa. Articuladas com inúmeros movimentos da sociedade civil, aumentaram ainda mais a pressão, chamando a atenção da mídia e conseguindo agendar reuniões com o governo municipal. O prefeito Fernando Haddad, que, a princípio, se mostrou reticente em relação à proposta, com o tempo, foi convencido pela pressão popular e decidiu promover eventos testes (MINHASAMPA, 2016).

Os primeiros testes se iniciaram. O primeiro ocorreu em 28 de junho de 2015, quando a Prefeitura fechou a Avenida Paulista para a inauguração da ciclovia que corta a mesma. Desse primeiro teste, um estudo realizado pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) apontou que o fechamento da Paulista não afetou o trânsito na região (EL PAÍS, 2015).

Em 18 de agosto de 2015, o Prefeito anuncia que ocorrerá um novo teste na inauguração da ciclovia da Avenida Bernardino de Campos e diz que a medida pode valer para todos os domingos. Dois dias depois, diz que pode ser só uma vez por mês. Em 21 de agosto, o Ministério Público (MPE-SP) encaminha à Prefeitura recomendação para que a Paulista não seja fechada, alegando que um acordo de 2007 — um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) — limitou a três por ano os bloqueios na via (FOLHA, 2015).

Após sinalizar que descumpriria a recomendação do MPE-SP, a Prefeitura recua e diz que só bloquearia a passagem de veículos por "questões de segurança", se houvesse aglomeração de pessoas. Em 23 de agosto de 2015, o segundo teste é realizado. O secretário de Transportes diz que a decisão de fechar novamente a Avenida só dependeria da "decisão do prefeito". No dia seguinte, inquérito sobre bloqueio é aberto na Promotoria (FOLHA, 2015).

Em resposta ao inquérito, em 28 de agosto de 2015, dezenas de entidades da sociedade civil assinam um manifesto solicitando que o MPE-SP atualize a interpretação do TAC e leve em conta que seu texto está anacrônico em relação às novas visões de cidade e do uso do espaço público vigentes hoje na sociedade civil (CIDADEAPÉ, 2015).

Em 4 de setembro de 2015, a Prefeitura anuncia acordo com o MPE-SP para viabilizar a abertura da Avenida Paulista para ciclistas e pedestres aos domingos. Os promotores sugerem que a medida seja estendida para vias da periferia, que o tema seja discutido com a população em audiências públicas — 32 ao todo, uma para cada subprefeitura — e que a secretaria de transportes apresente estudos de viabilidade (VÁDEBIKE, 2015).

A primeira audiência pública acontece em 19 de setembro no vão livre do MASP. A audiência contou com mais de 200 pessoas (ver Figura 9), destas, 20 fizeram intervenções no

debate — cinco foram contrárias à ideia —, contudo, o MPE-SP não enviou representantes. Fica decidido que a Paulista e pelo menos outras quatro avenidas serão fechadas (VIA TROLEBUS, 2015).

Após a primeira audiência, algumas vozes voltam a se manifestar contra a decisão, entre elas estão a Associação Paulista Viva, a Associação Comercial de São Paulo e a Sociedade dos Amigos, Moradores e Empreendedores do bairro Cerqueira César (EXAME, 2015). No dia 29 de setembro, a Prefeitura anuncia que o Programa Ruas Abertas foi aprovado em 19 das 25 audiências já realizadas (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015a).

**Figura 9 — Audiência Pública para abertura da Av. Paulista**



Fonte: Fernando Pereira/SECOM — Prefeitura de São Paulo (2015).

Em 2 de outubro, o MPE-SP, após ter recebido denúncias de que a audiência no MASP ocorrera de forma desorganizada e fora do local indicado, reafirmou que o TAC deveria ser cumprido e rejeitou o resultado da audiência. Em resposta ao MPE-SP, o prefeito afirmou que faria quantas audiências fossem necessárias (JORNAL-DO-OESTE, 2015). No mesmo dia, um novo manifesto a favor da abertura da Paulista e questionando a posição do MPE-SP é assinado por diversas entidades da sociedade civil e uma nova campanha virtual é lançada para pressionar os promotores (CICLOCIDADE, 2015).

Em 8 de outubro, uma nova reunião entre Prefeitura e MPE-SP acontece e este último sugere o fechamento parcial da Avenida, deixando uma faixa aberta ao tráfego. Uma semana depois, a Prefeitura anuncia fechamento total da Paulista aos carros para o domingo seguinte, dia 18 de outubro (FOLHA, 2015).

Em 15 de outubro, o MPE-SP divulga nota oficial avisando que não foi notificado da decisão e pedindo que a Prefeitura a reveja e que medidas cabíveis seriam tomadas caso a abertura acontecesse (MPE-SP, 2015). A Associação Paulista Viva também divulga nota manifestando a sua contrariedade em relação à decisão da Prefeitura e reafirmando a sua confiança no Ministério Público para zelar pelo respeito aos direitos dos cidadãos que estão sendo surpreendidos e serão prejudicados caso a administração municipal não recue em sua decisão intempestiva (PAULISTAVIVA, 2015).

No dia seguinte, a Prefeitura respondeu ao MPE-SP que atendeu aos pedidos anteriores do mesmo e que manterá a abertura da Paulista para o domingo 18 de outubro. A Prefeitura convidou ainda, via ofício, os representantes do MPE-SP para acompanhar a abertura da Avenida (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2015c).

Em 18 de outubro de 2015, a abertura ocorre sem transtornos e com grande participação do público, que aproveitou as faixas da Avenida para caminhar, pedalar e praticar atividades esportivas e de lazer (TERRA, 2015). No dia 22 de outubro, o MPE-SP multou a Prefeitura de São Paulo, em R\$ 50.101,49, alegando o descumprimento do TAC. A Prefeitura, por sua vez, afirmou não pretender cancelar a abertura da Avenida Paulista ou de qualquer via, por se tratar de uma política para ampliar os espaços de lazer na cidade e que recorreria da multa (RBA, 2015).

A política seguiu. Novas audiências foram realizadas. Posicionamentos a favor e contra continuaram a aparecer. No início de 2016, as entidades da sociedade civil Minha Sampa, Cidade Ativa e SampaPé, lançaram uma iniciativa virtual para ouvir a sociedade e orientar a criação de um Projeto de Lei colaborativo para regulamentar o uso de ruas abertas em toda a cidade, incluindo a Avenida Paulista (CIDADE ATIVA, 2016).

Finalmente, em junho de 2016, a Abertura da Paulista tornou-se uma política pública. A Prefeitura publicou o Decreto 57.086 — ver anexo A—, instituindo o Programa Ruas Abertas, nos termos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. O que se consolidaria em dezembro de 2016, com o prefeito assinando a Lei 16.607/2016 — ver anexo B— para instituir o programa (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2016).

**Figura 10 — Assinatura da Lei que institui o Programa Ruas Abertas**



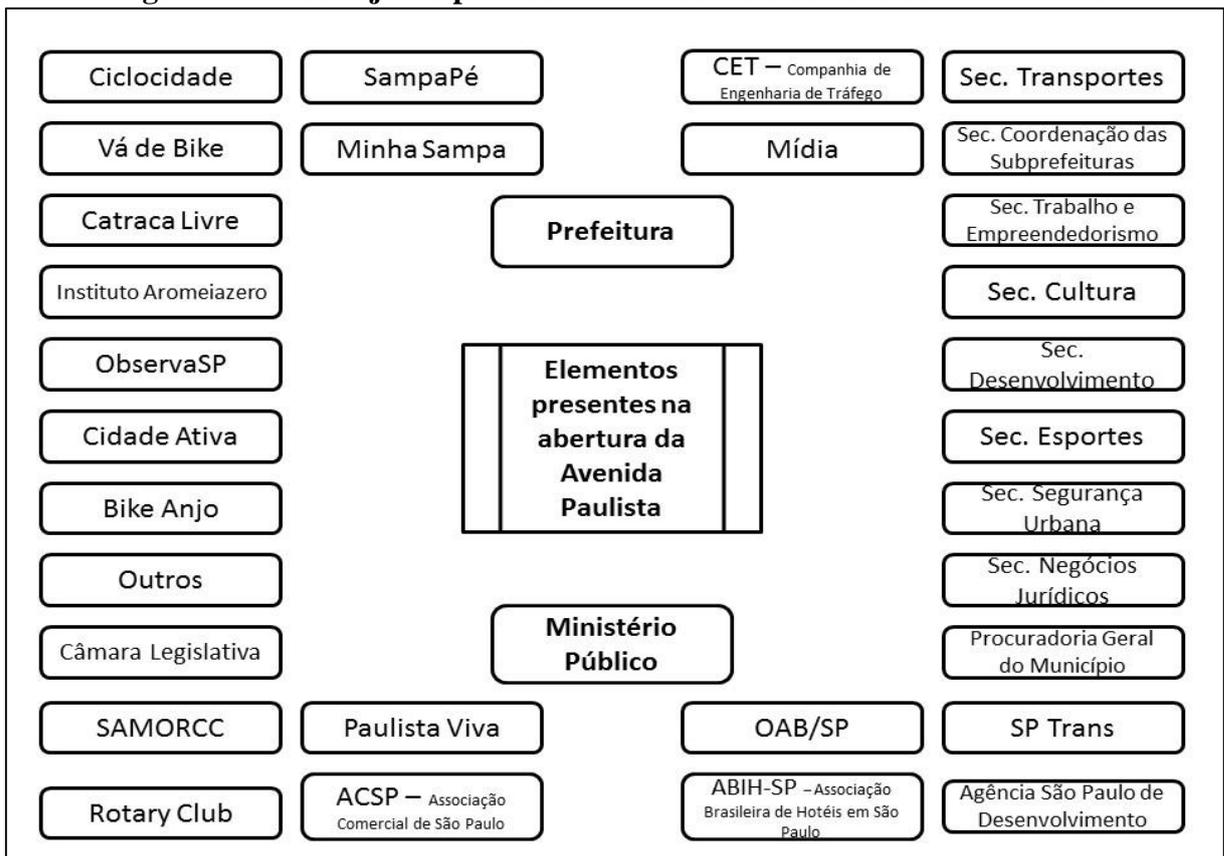
Fonte: Heloisa Ballarini/SECOM — Prefeitura de São Paulo (2016).

Estes foram os principais eventos que levaram à Abertura da Avenida Paulista através do Programa Ruas Abertas na cidade de São Paulo.

### 3.4 Os sujeitos políticos envolvidos

Como ato político, a abertura envolveu diferentes sujeitos ou na linguagem da TD, diferentes **elementos** ou identidades ainda não articuladas com caráter flutuante. Como a Avenida torna-se o ponto nodal que uniu diferentes esforços para sua significação. E o uso daquele espaço, o significante vazio que esses sujeitos buscam preencher. Identificamos os elementos no arquivo de pesquisa e os classificamos em cinco grupos distintos: governo, grupos favoráveis, mediador, grupos contrários e mídia. Em parênteses, encontram-se os códigos referente a documentos do arquivo de pesquisa de onde a informação foi retirada e cuja lista completa encontra-se no apêndice.

**Figura 11 — Os sujeitos políticos envolvidos na abertura da Av. Paulista**



Fonte: O autor.

No grupo denominado **governo**, o primeiro sujeito que consideramos é a Prefeitura. Dotada de poder político de decisão e controle sobre as escolhas em que recursos devem ser aplicados, e que implementou o Programa Ruas Abertas (D93). Antes do decreto, a ideia foi aprovada pelo Conselho da Cidade, que é um canal de diálogo entre Prefeitura e sociedade

formado por empresários, professores, artistas, militantes, gestores públicos, dentre outros (D11) e discutida na Câmara Legislativa (D48). Para a viabilização da medida, a Prefeitura se articulou com as secretarias municipais de Coordenação das Subprefeituras, Trabalho e Empreendedorismo, Transportes, Cultura, Desenvolvimento, Esportes, Segurança Urbana, Negócios Jurídicos e Procuradoria Geral do Município, além de órgãos do governo como a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), da SP Trans e da Agência São Paulo de Desenvolvimento, para que estas pudessem dar o apoio necessário (D29; D43; D66).

O segundo domínio identificado foi o dos **grupos favoráveis**. Para que os sujeitos do grupo anterior se organizassem, primeiro houve pressão por parte de organizações da sociedade civil defendendo a ideia. Destacamos aqui a Rede Minha Sampa e o Movimento SampaPé que foram as primeiras a coletar assinaturas virtuais, ainda em 2014, visando a abertura da Paulista para os pedestres e outros modais ativos (D04). Associações como Ciclocidade, Vá de Bike, Catraca Livre, Instituto Aromeiazero e mais de 20 outras entidades, também colaboraram divulgando a campanha virtual e articulando ocupações estratégicas na Avenida para promover o discurso de uma cidade mais humana, criativa e saudável (D10; D30; D47). Além disso, as entidades também se articularam com intelectuais, como o ObservaSP, para apoiar a Prefeitura e cobrar o MPE-SP pela abertura da Paulista (D71). A entidade Cidade Ativa se uniu com as duas primeiras para articular campanha virtual pedindo que a abertura da Paulista se tornasse lei (D89). E, finalmente, a associação Bike Anjo que faz parte do comitê de acompanhamento do programa (D96).

Ao terceiro grupo, denominamos **mediador**. Este é formado pelos representantes do Ministério Público (MPE-SP), mais especificamente da Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo (PJHURB), que agiu como principal antagonista à Prefeitura, cobrando o respeito ao TAC firmado em 2007 e atendendo aos pleitos dos grupos contrários (D22; D53).

Os **grupos contrários** representam nosso quarto domínio de elementos. Algumas entidades se posicionaram contra a ideia de fechamento da Avenida Paulista para carros, participando efusivamente das audiências públicas e/ou com notas de repúdio e/ou matérias na imprensa. Entre elas, podemos destacar a Associação Paulista Viva, que representa a grande maioria de estabelecimentos da Avenida (D63). A Associação Comercial de São Paulo (ACSP), a Associação Brasileira de Hotéis em São Paulo (ABIH-SP) e o Rotary Club de São Paulo que também apresentaram discursos contrários (D21; D27; V01). Além de outras organizações formadas por moradores da região como a Sociedade dos Amigos, Moradores e Empreendedores do bairro Cerqueira César (SAMORCC) (D94). Por último, a Ordem dos

Advogados do Brasil (OAB/SP) também se manifestou contrária ao fechamento por acreditar que o acesso à Paulista não poderia ser dificultado (D54).

A **mídia** é o quinto grupo que adicionamos ao nosso arquivo de pesquisa, por considerar a importância de seu papel divulgando o embate e apontando as vozes dissonantes ou consonantes à medida de abertura da Avenida Paulista. Ressaltamos que visando aumentar a representatividade da informação coletada e para evitar possíveis vieses ideológicos, tal grupo é representado pelos principais jornais eletrônicos da cidade, também dos mais relevantes a nível nacional e de alguns locais de menor expressão, mas que também trataram do tema.

Identificados os elementos, seguimos com a problematização para encontrar os discursos presentes no embate político da abertura da Paulista.

## 3.5 Os discursos que permearam a Abertura da Paulista

De forma a complementar a problematização, realizamos uma ADF em busca das formações discursivas que permearam a abertura da Avenida Paulista. A partir dos resultados aqui encontrados pudemos na seção posterior elaborar nossa hipótese inicial sobre o objeto estudado.

### 3.5.1 Enunciados

Assim, inicialmente, identificamos os enunciados presentes em nosso arquivo de pesquisa. Com base em Leão, Ferreira e Gomes (2016), os descrevemos como proposições afirmativas, buscando revelar não só suas características, mas também uma ideia clara de significação em seu contexto. No Quadro 1, em ordem aleatória, anotamos todos os 41 enunciados identificados, bem como o código dado e uma breve explicação sobre cada um.

Após as primeiras análises, é possível observar uma relação antagônica momentânea sobre a abertura/fechamento da Avenida Paulista entre Governo e Mediador, o primeiro sendo apoiado pelos Grupos Favoráveis e o segundo tendo o respaldo dos Grupos Contrários. Boa parte dos enunciados foi identificada nos discursos do Governo e dos Grupos Favoráveis. Destes podemos citar: E1, E2, E3, E5, E8, E9, E12, E13, E14, E15, E18, E20, E21, E23, E24, E26, E31, E35. O que indica consonância de ideias entre esses grupos. Além disso, apenas nos grupos favoráveis foram identificados os seguintes enunciados: E7, E19, E28, E32, E38, E39, E40, E41. Outra parte significativa de enunciados foram identificados nos discursos do Mediador e dos Grupos Contrários. O que indica alinhamento de ideias entre esses dois grupos. Os enunciados em questão são: E4, E10, E11, E16, E17, E22, E25, E29, E30. Nos grupos contrários também identificamos alguns enunciados específicos: E27, E29, E33, E34.

Alguns enunciados foram encontrados em ambas as posições (contrárias e favoráveis), o que representa pontos de conformidade de ideias entre os divergentes. São eles: E6, E36, E37. Na Mídia, quase todos os enunciados apareceram. As exceções foram dos enunciados, acima citados, exclusivos dos grupos favoráveis. Salientamos que os enunciados E32 e E40 foram descontinuados. Ou seja, desapareceram nas análises que se seguiram. O que se deu devido, respectivamente, à mudança de postura da Prefeitura frente a ideia de se abrir a Avenida para pedestres e à realização de audiências públicas que abriu canal de diálogo entre os grupos.

**Quadro 1 — Lista de Enunciados identificados no arquivo**

E1	A Av. Paulista pode ser utilizada para o convívio	Profere sobre a possibilidade do espaço viário da Avenida Paulista ser utilizado para finalidades de socialização, lazer, atividade física e outros usos que não o tráfego.
E2	A abertura é uma PP e não um evento	Alega que a abertura da Avenida Paulista é uma política pública e não um evento privado e por isso a medida não seria afetada pelo Termo de Ajustamento de Conduta assinado junto ao Ministério Público.
E3	As externalidades geradas pela abertura podem ser contornadas	Defende que todas as externalidades geradas pela abertura da Paulista, como o acesso de moradores, o acesso a hospitais, o tráfego na região, podem ser contornadas pela equipe técnica da prefeitura.
E4	O espaço da Paulista deve ser utilizado como planejado previamente	Argumenta que o espaço para circulação dos automóveis não pode ser proibido para que se garanta o direito à locomoção e a uma cidade ordenada conforme foi inicialmente planejada..
E5	A população paulistana aprova a abertura	Afirma que tanto a população em geral como a dos entornos da Paulista aprova a abertura.
E6	A Av. Paulista é representativa para o paulistano	Diz que a Avenida é simbólica para a cidade e para o paulistano. É a mais importante e famosa da cidade e as transformações que lá ocorrem servem de modelo para o resto da cidade.
E7	O uso da Paulista aberta deve ser livre	Profere que o uso do espaço da Paulista durante a abertura deve ser livre, com os todos os diferentes públicos se apropriando como bem queiram do espaço.
E8	A abertura é uma medida includente	Evoca que a política proporciona a usuários, como pedestres, ciclistas, skatistas, a possibilidade de utilizar o espaço da avenida que foi projetado para atender apenas modais motorizados.
E9	Estudos técnicos respaldam a abertura da Paulista	Ressalta que a abertura da Paulista possui respaldo de diferentes estudos técnicos. E que os mesmo são suficientes para dar sustentação à abertura.
E10	Os estudos realizados para o fechamento foram insuficientes	Objeta que os estudos realizados pela prefeitura são insuficientes para dar sustentação ao fechamento de uma avenida tão importante para a circulação da cidade.
E11	O fechamento desrespeita acordo previamente firmado	Invoca que o fechamento descumpra um acordo (TAC) firmado em 2007 entre prefeitura e Ministério Público que limitava a três vezes por ano o fechamento da Avenida Paulista.
E12	A abertura é uma demanda da sociedade civil	Pronuncia que a proposta de abrir a avenida para pedestres aos domingos é oriunda da sociedade civil.
E13	PP para o convívio em espaços públicos são tendência mundial	Reitera que políticas semelhantes vem sendo implementadas também em outras metrópoles mundiais.
E14	A abertura favorece a humanização da cidade	Proclama que a medida colabora pra um olhar mais humano sobre a cidade que coaduna com ideias de cooperação, socialização e coletividade.
E15	O sucesso da abertura depende do envolvimento de vários atores	Reconhece que é necessário o envolvimento de vários atores (governamentais, técnicos, sociais) para a efetividade da medida.
E16	O fechamento da Paulista gera prejuízos ao comércio da região	Relata que o fechamento da avenida é prejudicial para o comércio da região, tendo em vista que os clientes não poderão ir de carro até a região.
E17	A decisão de fechar a Paulista foi autocrática	Denuncia que a implementação da política se deu por parte da prefeitura sem esta discutir a questão com a população nem cumprir todas as recomendações propostas.
E18	A abertura garante a segurança dos usuários da PP	Defende que o impedimento do trânsito de veículos motorizados na Paulista durante a medida garante a segurança dos usuários.
E19	O TAC está anacrônico às novas visões de cidade	Explana que as novas demandas por apropriação do espaço urbano pela população não são contempladas pelo TAC firmado e que por isso este precisa ser revisto.
E20	A abertura favorece alguns setores comerciais	Aponta que alguns setores comerciais, como restaurantes, pontos culturais e comércio informal, estão se beneficiando da abertura da Paulista.

E21	A abertura está de acordo com a PNMU	Declara que a abertura da Avenida Paulista para lazer está respaldada pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.
E22	O fechamento gera transtornos para os moradores da região	Alega que o fechamento gera diversos transtornos para os moradores da região. Tais como barulho, sujeira, aumento da criminalidade, problemas de acesso, entre outros.
E23	Usuários da Paulista já estão habituados ao seu fechamento por protestos	Profere que a Avenida Paulista tem histórico constante de fechamento para protestos e outras manifestações e por isso, seus usuários já estão habituados ao seu fechamento.
E24	A continuidade da abertura carece de sustentação legal	Evoca que por se tratar de uma medida passível de reversão, é necessário a criação de instrumentos legais que garantam a continuidade da política em futuras gestões.
E25	A aprovação popular do fechamento é duvidosa	Alerta que a aprovação da medida da população ainda não está consolidada e as pesquisas realizadas até o momento ainda são insuficientes para se tirar conclusões.
E26	A abertura da Paulista se deu de forma democrática	Ressalta que a prefeitura discutiu com a população interessada a implementação da medida e cumpriu as recomendações exigidas pelos órgãos fiscalizadores.
E27	O fechamento da Paulista é uma medida excludente	Invoca que a medida retira de alguns usuários (de modais motorizados) o direito de se locomover pela avenida.
E28	A abertura gera menos poluição sonora e atmosférica	Afirma que durante a abertura da paulista, os níveis de poluição são menores do que nos períodos de uso habitual.
E29	O fechamento da Paulista é prejudicial para o acesso a hospitais	Profere que a medida prejudica o acesso de ambulâncias aos hospitais presentes na área da avenida.
E30	O fechamento da Paulista gera congestionamentos na região	alega que medida causa congestionamentos na região, tendo em vista que sobrecarrega o trânsito das adjacências.
E31	A participação da sociedade é necessária para a continuidade da abertura	Diz que a continuidade da medida depende tanto do apoio popular como de sua participação na gestão da política.
E32	Inicialmente, a prefeitura não apoia o fechamento da Avenida Paulista	Evoca que a prefeitura precisou ser convencida a aceitar a ideia de se abrir a Paulista para pedestres.
E33	O fechamento é uma estratégia eleitoreira	Afirma que a medida é uma estratégia para desviar a atenção dos erros da atual gestão e angariar certo eleitorado mais progressista.
E34	O fechamento demanda recursos que poderiam ser aplicados em outras PP	Defende que a cidade possui outros problemas a serem resolvidos e que os recursos (humanos e financeiros) utilizados para fechar a avenida poderiam ajudar na questão.
E35	A abertura tem apoio de urbanistas	Anuncia o respaldo de especialistas sobre a questão urbana para com a medida.
E36	O uso durante o fechamento da Paulista deveria ser regulado	Sugere a ordenação e controle das atividades exercidas pelos usuários durante o fechamento da avenida.
E37	A Paulista tem alto fluxo de pedestres	Reitera que a Paulista possui um alto fluxo de pedestres, seja turistas, trabalhadores e moradores.
E38	A abertura de vias favorece a saúde pública	Declara que a abertura colabora com questões de saúde pública como qualidade de vida.
E39	A abertura vai contra ideais de higienização enraizados na cidade	Argumenta que grupos contrários impõem barreiras sociais ao uso da paulista.
E40	A falta de diálogo entre os grupos foi intermediada pela mídia	Indica que os grupos divergentes não dialogaram satisfatoriamente, levando a mídia a exercer o papel de interlocutora entre eles.
E41	O ambiente político da cidade favoreceu a abertura	Alega que havia estruturas que favoreceram a participação popular na prefeitura e clima político favorável com ideias que coadunam com a abertura da Paulista.

Fonte: O autor.

### 3.5.2 Funções Enunciativas

A segunda etapa de nossa ADF foi identificar as Funções Enunciativas a que os enunciados denotavam. Seguindo o modelo proposto por Leão, Ferreira e Gomes (2016), elas foram escritas em orações iniciadas com verbo no infinitivo, de maneira a enfatizar que se referem a uma “ação” dos enunciados aos quais se relacionam. No Quadro 2, as apresentamos junto a seus respectivos critérios (referencial, sujeito, campo, materialidade).

**Quadro 2 – Lista de Funções Enunciativas identificados no arquivo**

<b>Funções enunciativas</b>	<b>Referencial</b>	<b>Sujeito</b>	<b>Campo</b>	<b>Materialidade</b>
FE1: Apontar a possibilidade de se usar o espaço público da Av. Paulista para o convívio urbano	Uso do Espaço Público	Ativistas/ Governo	Convívio urbano	Sociabilidade
FE2: Demonstrar a representatividade da Av. Paulista para a cidade de São Paulo	Importância da Avenida	Todos	Simbólico	Identificação
FE3: Evidenciar a legalidade da abertura da Paulista	Gestão do espaço público	Governo	Legal	Política Pública
FE4: Alegar que o fechamento da Paulista gerará transtornos para a região	Funcionamento do lugar	Grupos contrários	Habitacional	Má gestão
FE5: Apontar a falta de respaldo legal do fechamento da Paulista	Gestão do espaço público	Grupos contrários	Legal	Política Pública
FE6: Evidenciar o apoio popular à iniciativa	Uso do Espaço Público	Ativistas/ Governo	Político	Participação
FE7: Evidenciar que a abertura tem respaldo de especialistas e estudos técnicos	Gestão do Espaço Público	Governo/ Especialistas	Técnico	Estudos
FE8: Apontar que o fechamento desafia a vocação da cidade para os fluxos	Uso do Espaço Público	Grupos contrários	Utilitário	Circulação
FE9: Demonstrar a viabilidade para o funcionamento da Paulista Aberta	Gestão do espaço público	Ativistas/ Governo	Técnico	Funcionamento
FE10: Assegurar a continuidade da abertura	Gestão do espaço público	Ativistas	Político	Prossecução
FE11: Denunciar o uso do fechamento da Paulista para ocultar a má gestão da cidade	Gestão do espaço público	Grupos contrários	Utilitário	Má gestão

Fonte: O autor.

Os enunciados relacionados a cada uma serão indicados mais à frente na subseção das formações discursivas

### 3.5.3 Regras de Formação

A terceira etapa da ADF é apresentar as regras de formação, juntamente com seus critérios. Para a primeira regra, demos o nome “Nova Cidade”. Ela é formada pelas funções enunciativas FE1, FE2 e FE6. A segunda regra é “Participação Social” e é composta pelas funções FE6 e FE7.

À terceira regra, chamamos “Governança” e é oriunda das funções FE3, FE7, FE9 e FE10. A quarta regra é “Vocação aos Fluxos” e procede das funções FE4 e FE8. A última regra, nomeamos de “Má Gestão” e é composta pelas funções FE4, FE5, FE8 e FE11. O Quadro 3 explana cada uma delas.

#### Quadro 3 – Regras de Formação

<b>Nova Cidade:</b> A regra sugere que o paradigma de circulação que rege a metrópole de São Paulo pode ser mudado para a criação de uma nova cidade capaz de transformar alguns de seus espaços em lugares de vivência e de convivência.
<b>Participação Social:</b> Aponta que a sociedade esteve envolvida na política pública da abertura da Paulista, desde a mobilização pela ideia, passando pelos debates e encontros dos argumentos contrários, até o acompanhamento de seu funcionamento.
<b>Governança:</b> A regra discerne sobre as práticas de gestão adotadas pela Prefeitura para implementar a política pública.
<b>Vocação aos Fluxos:</b> Tal regra evidencia que São Paulo é uma metrópole calcada em ideais capitalistas de competitividade e eficiência e que seus habitantes precisam se manter em movimento para atender suas necessidades.
<b>Má Gestão:</b> A regra denuncia que a Prefeitura foi ineficiente ao gerir as demandas relacionadas à abertura da Paulista atendendo apenas um dos lados e gerando transtornos ao outro.

Fonte: os autores

Vale lembrar que essas regras seguem quatro critérios: objetos, modalidades, conceitos e estratégias. Sobre os objetos, identificamos o uso do espaço da Avenida Paulista para vivência ou para deslocamento, além da regulação e administração desse espaço. As modalidades presentes foram três: o ativismo, o usuário comum e a gestão da cidade. Os conceitos encontrados foram os de comunitarismo, em oposição ao individualismo; o de democracia e gestão pública; o de progresso; e o de ineficiência do estado, no sentido de denunciar a má-gestão da Prefeitura. Por fim, as estratégias foram a de subversão do espaço, ou seja, novos usos diferentes do previamente planejado; atuação conjunta entre grupos favoráveis e governo;

solvência, no sentido de resolução de problemas; e contestação e denúncia de irregularidades. A Figura 12 apresenta como esses critérios se relacionam com as regras.

**Figura 12 — Relação entre regras e seus critérios**

Regras		Critérios					Objeto			Modalidade			Conceito				Estratégia			
		Uso da Av. p/ o convívio	Regulação da Av. Paulista	Administração da Paulista	Uso da Av. p/ deslocamento	Ativismo	Gestão da cidade	Usuário	Comunitarismo	Democracia	Gestão pública	Progresso	Ineficiência do estado	Subversão do espaço	Atuação conjunta	Solvência	Contestação	Denúncia		
R1	Nova Cidade																			
R2	Participação Social																			
R3	Governança																			
R4	Vocação aos Fluxos																			
R5	Má Gestão																			

Fonte: os autores

Apresentadas as regras de formação, passamos para a etapa seguinte, e última, de explanação das formações discursivas.

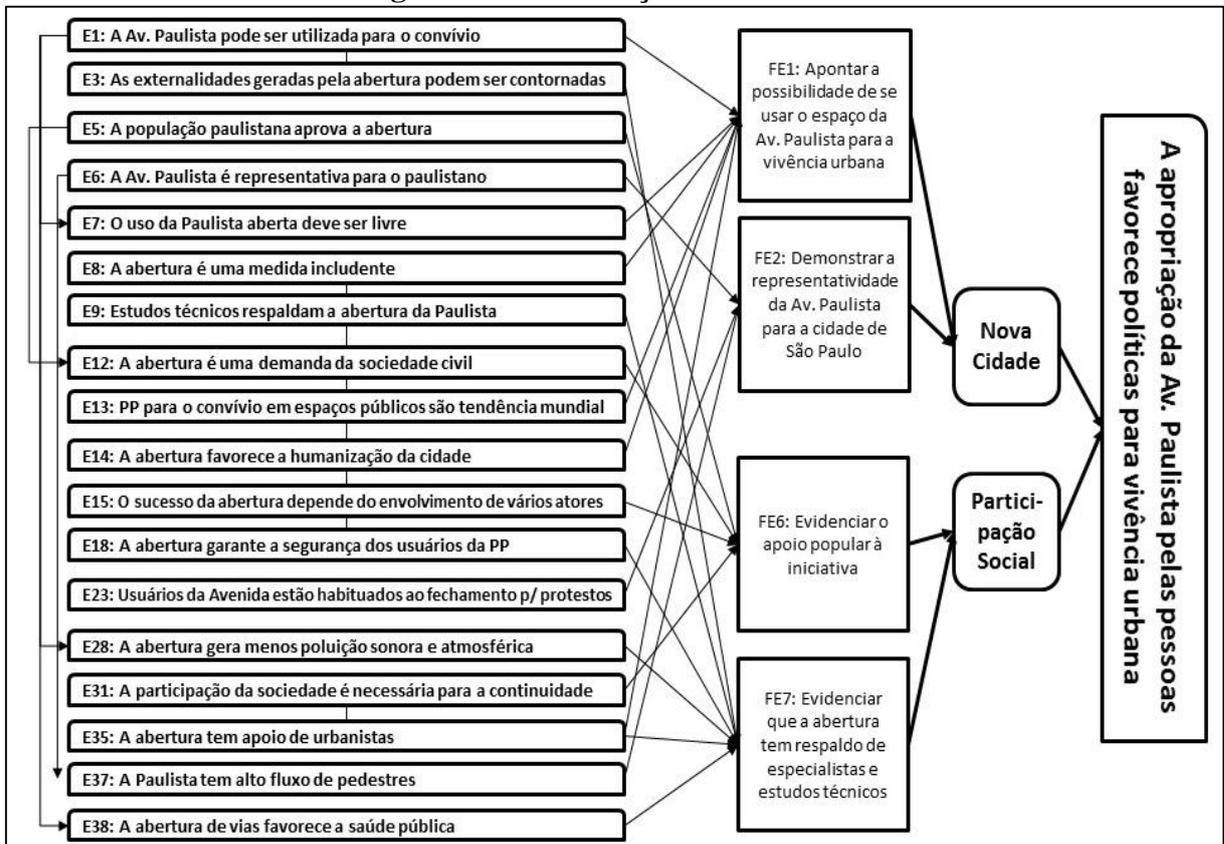
### 3.5.4 Formações Discursivas

A última etapa de nossa ADF foi encontrar as Formações Discursivas presentes no arquivo. Tais elementos servirão como elementos definidores dos ciclos da explanação crítica. Com nossas análises, chegamos a quatro formações.

#### 3.5.4.1 Favorece políticas para vivência urbana

A primeira formação discursiva encontrada foi a seguinte: “A apropriação da Avenida Paulista pelas pessoas favorece políticas para vivência urbana”. Tal formação é composta pelas regras “Nova Cidade” e “Participação Social”, geradas a partir de quatro funções enunciativas (FE1; FE2; FE6; e FE7). A Figura 13 indica todas as relações, incluindo os enunciados relacionados às funções, que levaram à formação discutida. Apresentamos também, em seguida, alguns exemplos ilustrativos de nossas análises.

**Figura 13 — Formação Discursiva 1**



Fonte: O autor.

O primeiro trecho ilustra os feixes de relações *E1-FE1-Nova Cidade* e *E6-FE2-Nova Cidade*. O Segundo trecho é referente ao feixe *E12-FE6-Participação Social*. O Terceiro refere-se ao feixe *E35-FE7-Participação Social*. Em parênteses, o código do documento de onde o trecho foi retirado.

*O projeto Paulista Aberta tem como objetivo 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 (D04).*

*Nada disso teria sido possível sem a participação de milhares de pessoas e organizações, que embarcaram em nossa campanha de mobilização pela abertura da Paulista desde 2014, quando a proposta parecia um sonho improvável da SampaPé e a Minha Sampa e uma parcela grande da população ainda repetia os falsos mitos que circulavam sobre a inviabilidade da ideia (D96).*

*O fechamento de vias como a Paulista para carros aos domingos tem aval de dois em cada três paulistanos (segundo pesquisa Ibope), conta com respaldo majoritário de urbanistas, não enfrentou forte gritaria de hospitais nem de adversários contumazes de Haddad na Câmara (D60).*

Essa formação remete a ideias ligadas ao conceito de Cidade para as Pessoas que será discutido no próximo capítulo de explanação crítica.

### 3.5.4.2 A participação da sociedade foi fundamental

A segunda formação discursiva foi: “A participação da sociedade no planejamento de governo foi fundamental para a abertura”. A mesma é composta pelas regras “Participação Social” e “Governança”, geradas a partir de quatro funções enunciativas (FE3; FE6; FE7; FE9; e FE10), conforme a Figura 14 ilustra.

Exemplificamos nossas análises com os trechos que seguem. O primeiro referente ao feixe *E2-FE3-Governança*; o segundo ao feixe *E26-FE3-Participação Social*; o terceiro ao *E5-FE6-Participação Social*; o quarto ao feixe *E18-FE7-Governança*; o quinto ao feixe *E3-FE9-Governança*; e o sexto ao referente ao feixe *E31-FE10-Governança*).

*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 (D51).*

*Na reunião, o MPE se posicionou de forma favorável à interdição, que deve ocorrer de forma permanente aos domingos a partir de outubro, mas pediu à Prefeitura que realizasse uma audiência pública para discutir a questão com a população, além de interditar viários também na periferia e reformar clubes municipais (D34).*

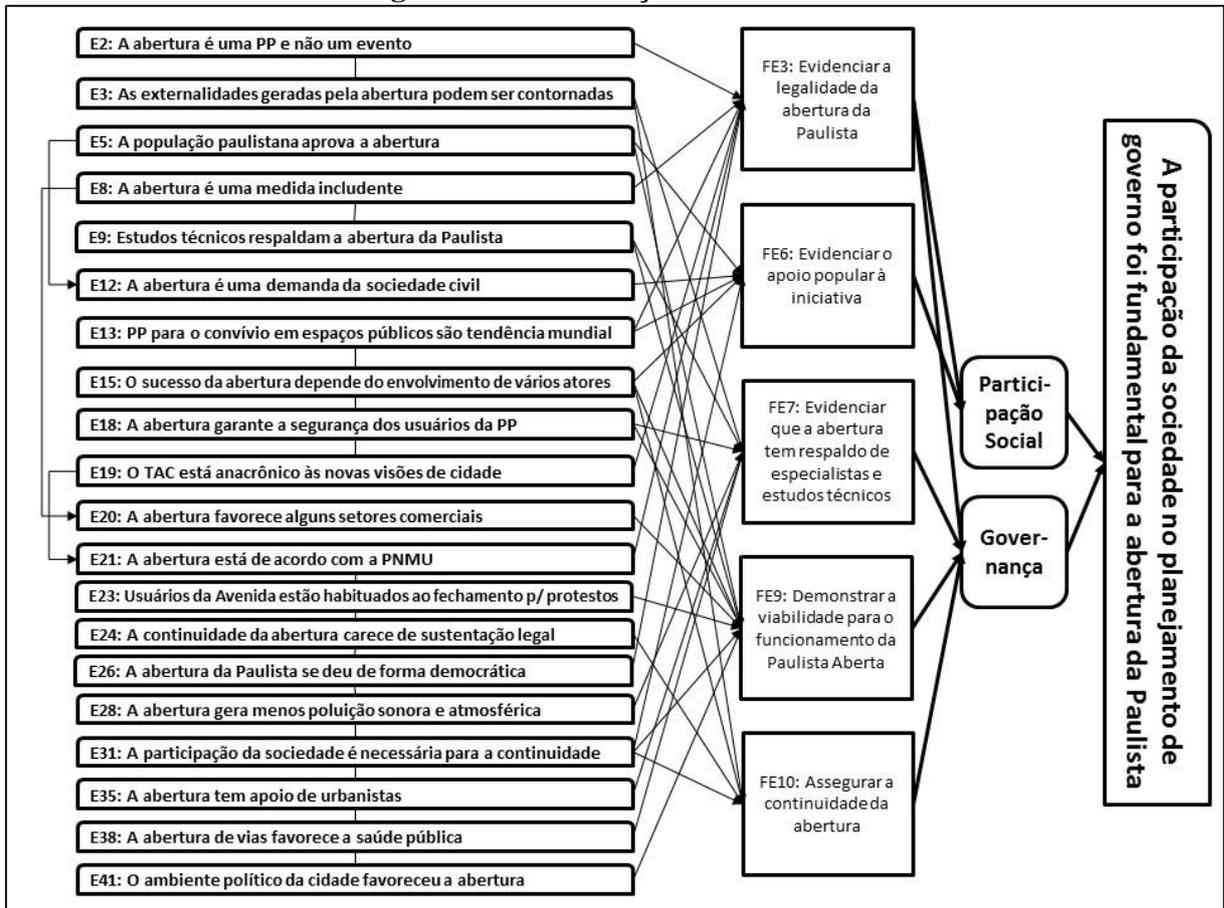
Pesquisa realizada pelo Ibope revelou que 64% dos moradores da cidade de São Paulo são favoráveis à utilização exclusiva de ruas e avenidas para lazer e circulação de pedestres e ciclistas aos domingos (D47)

"A decisão é técnica, não pode ser política. Se a CET considera que manter uma faixa aberta vai colocar em risco os pedestres e os ciclistas, essa é uma argumentação técnica, nós levamos ao conhecimento dos engenheiros e eles foram unânimes em dizer que uma faixa livre para ônibus e carros vai comprometer a segurança, por isso nós vamos encaminhar o pedido para que seja feito na Avenida toda", afirmou. (D61).

A Prefeitura avaliou que, nos dois testes já realizados, não houve impacto significativo para o trânsito (D51).

Para melhorar, mais uma grande novidade. Hoje também foi criado um comitê de avaliação, melhorias e participação do Programa Ruas Abertas que inclui membros da Minha Sampa, SampaPé, Cidade Ativa e Bike Anjo. A proposta principal é incluir você - cidadão e cidadã - em consultas participativas, reuniões e articulações para avaliar e ampliar o programa para as 5 regiões da cidade (D96).

**Figura 14 — Formação Discursiva 2**



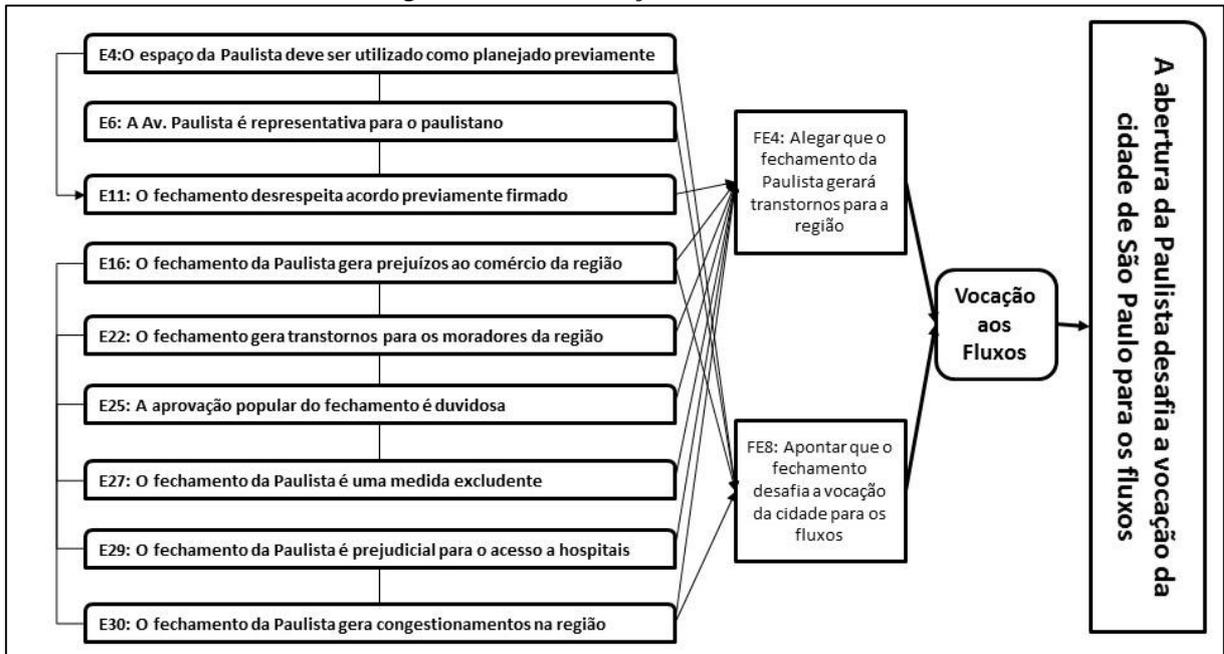
Fonte: O autor.

Tal formação evoca conceitos de democracia e representatividade que serão explorados no próximo capítulo.

### 3.5.4.3 Desafia a vocação da cidade

A terceira formação diz: “A abertura da Paulista desafia a vocação da cidade de SP para os fluxos”. Esta formação é composta pela regra “Vocação aos Fluxos” que resulta de duas funções enunciativas (FE4; e FE8). A Figura 15 indica todas as suas relações.

Figura 15 — Formação Discursiva 3



Fonte: O autor.

Escolhemos três trechos que ilustram duas das relações presentes nessa formação. O primeiro pertence ao feixe *E4-FE8-Vocação aos Fluxos* e dois seguintes ao feixe *E22-FE8-Vocação aos Fluxos*.

*Assim, a mais paulista das avenidas jamais se fecha, nunca e a ninguém. É o coração materno e acolhedor da nossa cidade cosmopolita. Foi sempre a artéria vital para o pulsar cada vez mais frenético da nossa cidade (D28).*

*Às 9h passa uma sirene avisando que a avenida vai ser fechada. O mesmo acontece no fim da tarde. Temos dificuldade para entrar nas nossas casas de carro, dificuldade para receber visitas. Você só pode sair a pé ou de bicicleta. (D82).*

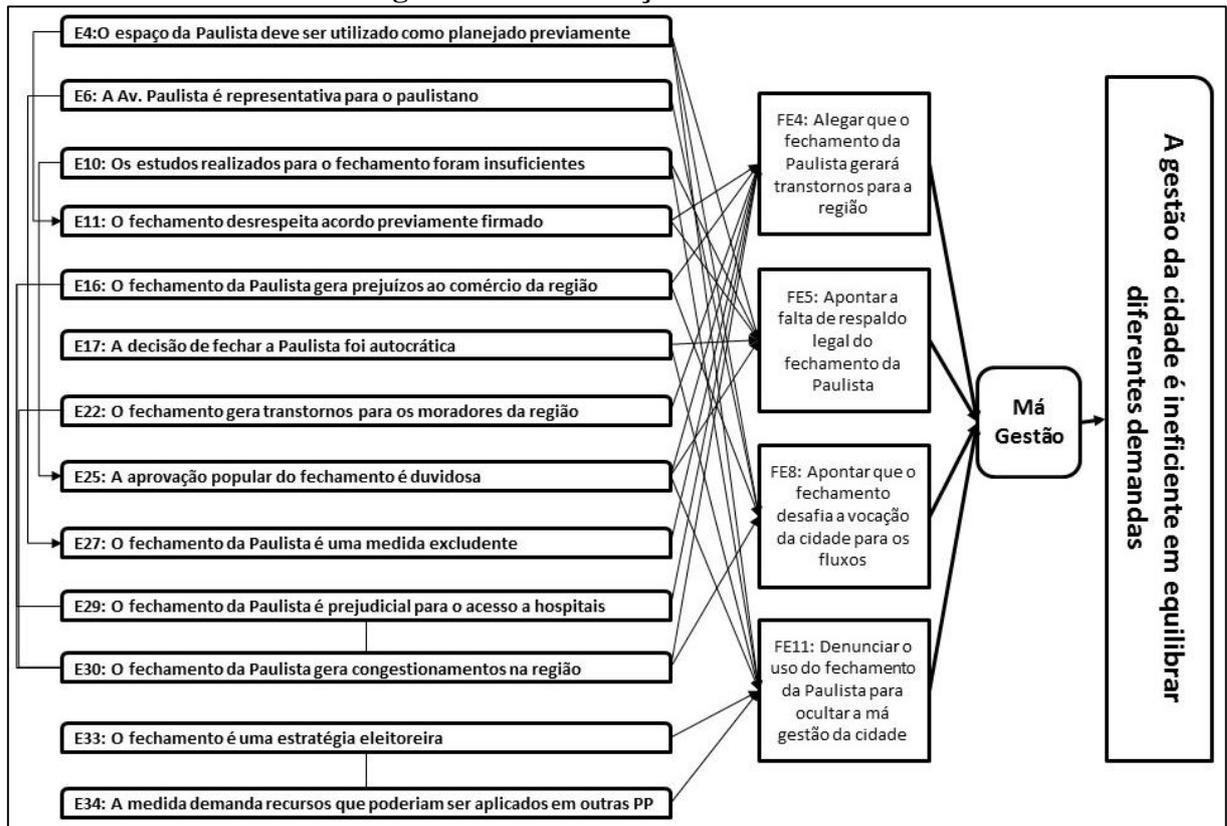
*E parte dos moradores se queixa de barulho, sujeira e reflexos problemáticos no trânsito (D91).*

Aqui, o conceito que será discutido no capítulo posterior relaciona-se à modernidade e os significados que ela carrega e enraíza nas metrópoles ao longo do tempo.

### 3.5.4.4 Ineficiência em equilibrar demandas

A última formação discursiva é “A gestão da cidade é ineficiente em equilibrar diferentes demandas” oriunda da regra “Má Gestão” que é composta por quatro funções enunciativas (FE4; FE5; FE8; e FE11). A Figura 16 ilustra as relações que a criam.

**Figura 16 — Formação Discursiva 4**



Fonte: O autor.

Para ilustrar as nossas análises a respeito da formação em tela, apontamos trechos referentes aos feixes (E16-FE4-Má Gestão); (E11-FE5-Má Gestão); (E16-FE8-Má Gestão) e (E4-FE11-Má Gestão), respectivamente.

*Uma das principais críticas das associações de moradores da região é que a Prefeitura não avaliou os impactos econômicos que a medida poderá causar aos estabelecimentos (D27).*

*“Existe um acordo em relação ao fechamento dessa avenida. É uma via que tem muitos hospitais. Sob esse ponto acho complicado negar o acesso. Além disso, há várias áreas de lazer na Paulista, como parques e a própria ciclovia. Acredito que*

*seja suficiente para o lazer. Tecnicamente, sou contrário a esse fechamento”, disse (D54).*

*Diante de tudo isso, a administração municipal se preocupa em fazer alterações drásticas na cidade, com medidas que afetam as atividades econômicas e a vida da população (D21)*

*Chega a ser devastador: o morador da Paulista observa da janela aquele contingente de policiais que poderiam estar cuidando da segurança da cidade e está deslocado para atender à festinha na porta da casa deles (D94).*

Está última formação evidencia os problemas denunciados pelas posições contrárias à abertura da Paulista em relação a atuação da Prefeitura. O que remete a ideia de ineficiência do Estado e que será tratado na explanação crítica.

A Figura 17 resume todas as relações entre funções enunciativas, regras e formações discursivas presentes em nossas análises.

**Figura 17 — Resumo de todas relações entre Funções, Regras e Formações Discursivas**



Fonte: O autor.

Identificados os discursos que permeiam o embate entre abertura/fechamento da Avenida Paulista, podemos seguir para o passo final de nossa problematização: gerar a hipótese de pesquisa. O que faremos na próxima seção.

### 3.6 Abertura da Paulista: uma hipótese

Após introduzirmos alguns dos problemas da metrópole paulistana, apresentarmos a história da Avenida Paulista com seus significados que foram se transformando ao longo de 125 anos, abordarmos como e com quem o atual embate pelo uso daquele espaço se deu, e analisarmos quais os discursos ali presentes, podemos, então, gerar uma hipótese inicial de trabalho que ajude a explicar como o atual cenário foi possível. Eis nossa **hipótese inicial**:

*Políticas de acalmamento do trânsito, como a abertura da Paulista, são capazes de gerar novos significados nas metrópoles, contudo necessitam de apoio popular e de uma gestão eficiente.*

Para dar uma sustentação primária para a hipótese, lançamos também as seguintes premissas:

- Políticas de acalmamento do trânsito moldam comportamentos;
- O espaço público da Avenida Paulista remete a significados já enraizados na metrópole paulistana como ostentação, higienização e circulação;
- A medida é uma forma de gerar novos significados a tal espaço.
- A parceria Prefeitura e sociedade civil foi essencial para a medida ser implementada;
- A medida precisou atender a diferentes demandas para ser implementada;
- A Prefeitura não foi capaz de atender todas as demandas plenamente;
- A continuidade da medida não está garantida;
- A sustentabilidade da medida carece de aderência popular.

Apresentada a hipótese inicial que tenta responder como foi possível a abertura da Avenida Paulista, passamos para a próxima etapa da retrodução, que é a explanação, na qual tentaremos melhorar a hipótese inicial ao fazermos os ciclos retrodutivos abordando as lógicas, ou estruturas de pensamento, que circundam as premissas propostas.

Como as premissas deveriam gerar conclusões irrefutáveis, pois elas são as verdades que servem de pilares para sustentação de uma teoria, de um ciclo para o outro iremos abandonando as premissas que não se apresentarem verdadeiras e retrabalhando outras.

## 4 CICLOS RETRODUTIVOS: AS LÓGICAS QUE GOVERNAM O “ESPELHO” DA METRÓPOLE PAULISTANA

---

Nesta seção, utilizamos a lógica da explanação crítica para apresentar as estruturas de pensamento presentes em nosso objeto de investigação. A categoria central dessa abordagem é a "lógica", que compreende três registros interpretativos: lógicas sociais, lógicas políticas e lógicas fantasmáticas (GLYNOS; HOWARTH, 2007). Cada uma delas oferece uma linguagem para caracterizar e explicar criticamente o movimento dialético que governa as práticas, incluindo a forma como elas vêm a ser instituídas, mantidas, defendidas ou transformadas. Elas articulam algo sobre as normas, os papéis e as narrativas, bem como os pressupostos ontológicos que, juntos, tornam as práticas possíveis, inteligíveis e vulneráveis à contestação (GLYNOS; KLIMECKI; WILLMOTT, 2015).

### 4.1 Primeiro ciclo: vocação aos fluxos

A abertura da Paulista desafia a vocação da cidade de São Paulo para os fluxos

Iniciamos nossos ciclos tratando de melhorar nossa hipótese através da análise da formação discursiva acima referida. Começamos examinando esta formação por ela representar a hegemonia urbana em vigor na cidade. Lembrando que na Teoria do Discurso, a hegemonia ocorre quando uma determinada identidade, num determinado contexto histórico, de forma precária e contingente, passa a representar, a partir de uma relação de equivalência, múltiplas identidades (MENDONÇA, 2007).

A presente formação discursiva é fruto da regra “vocação aos fluxos” formada pelas funções enunciativas FE4 e FE8. E está ancorada em 9 enunciados oriundos de três domínios analisados: grupos contrários, mediador e mídia. Seu discurso visa defender alguns significados como ‘lugar de circulação’ e ‘lugar de comércio’ já enraizados na Avenida Paulista.

Como observamos no capítulo anterior de problematização, a metrópole de São Paulo é a economia mais pungente do país, com maior população e frota de veículos. E a Avenida

Paulista ganhou ao longo do tempo significado de centro financeiro da metrópole. É lá que diversas instituições financeiras se instalaram para desenvolverem seus negócios. Outro significado presente na Avenida é sua função de circulação, isto devido a geografia da região (ela é plana enquanto as adjacências são ladeiras), sua largura avantajada em relação a outras avenidas e sua posição de via de ligação entre as regiões paulistas.

Para ilustrar nossa argumentação, apresentamos dois trechos do arquivo que fazem parte da formação discursiva examinada:

*“[...] 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” (D53).*

*Já no século 21, suas calçadas, que ainda continuam generosas, foram totalmente reformadas atendendo à solicitação das necessidades de acessibilidade plena exigida pelos modernos padrões internacionais. Nas pistas centrais, ônibus, táxis, automóveis e motocicletas movimentam centenas de milhares de pessoas que vêm de todas as partes da cidade e de outros Estados e países (D28).*

Diante disso é possível dizer que a **lógica social** que vigora na Paulista é a de espaço para a automobilidade, para os fluxos, para os negócios (comerciais, imobiliários e financeiros). A Avenida é, portanto, o espelho dos significados enraizados na metrópole paulistana. Tendo em vista que, no passado, projetos também tentaram transformar a Paulista e fracassaram, há também uma **lógica política** que costuma ser inflexível às mudanças na via.

As articulações que ilustram a lógica política podem ser visualizadas na cadeia de equivalência formada entre os elementos OAB, ACSP, ABIH-SP, Paulista Viva, Rotary Club, representantes dos moradores e PJHURB que se posicionaram contra a medida de abertura da Paulista para pedestres. Os primeiros defendendo os interesses do tráfego, do comércio e dos moradores da região, e o último atendendo o pleito dos demais e questionando a Prefeitura sobre a medida.

Entre os **momentos** que estes **elementos** se articularam, podemos citar:

(1) o uso de legislação prévia (TAC) que garantia apenas três interdições anuais na avenida, para coibir a medida;

(2) o **deslocamento** por parte dos elementos contrários que param de tentar coibir a medida e propõem a alternativa de fechamento apenas parcial;

(3) a apropriação dos discursos de “defesa do direito de ir e vir” na avenida e de “defesa ao comércio” da região como **pontos nodais** de tal articulação; e

(4) tentativas de esvaziar significados defendidos pelos grupos favoráveis a abertura como “espaço democrático” e “cidade humana”, os assimilando em seus próprios discursos.

Os trechos a seguir extraídos do arquivo exemplificam respectivamente estas quatro estratégias:

*“Existe um acordo em relação ao fechamento dessa avenida. É uma via que tem muitos hospitais. Sob esse ponto acho complicado negar o acesso. Além disso, há várias áreas de lazer na Paulista, como parques e a própria ciclovia. Acredito que seja suficiente para o lazer. Tecnicamente, sou contrário a esse fechamento”, disse (D54).*

*A principal alternativa ventilada por organizações da sociedade civil e sugerida pelo MP à prefeitura é um fechamento parcial que deixaria aberta à passagem de veículos uma faixa em cada sentido da Paulista e, no mínimo, duas transversais que permitam o cruzamento da avenida (D63).*

*“O que é triste é uma visão antagônica. Ou fecha tudo ou abre tudo. Se temos uma avenida com ciclovia, ciclo faixas, calçadas generosas e um corredor cultural, as pessoas têm que ter o direito de ir e vir. Nós temos moradores ali, shopping centers, hotéis, uma economia que vive do movimento, gera muitos empregos (D82).*

*“[...] a mais paulista das avenidas jamais se fecha, nunca e a ninguém. É o coração materno e acolhedor da nossa cidade cosmopolita. Foi sempre a artéria vital para o pulsar cada vez mais frenético da nossa cidade. Não existe outro espaço que demonstre que São Paulo é uma cidade humana com tanta propriedade como a Avenida Paulista. Não se pode fechar o que sempre esteve aberto (D28).*

O que dá respaldo às lógicas social e políticas vigentes na Paulista é uma **lógica fantasmática** pautada por conceitos de velocidade, de consumo, de liberdade e de individualidade oriundas da modernidade, que coadunam com a teoria econômica vigente: o neoliberalismo.

Com o privilégio a liberdade de mercado e do indivíduo do neoliberalismo, a cidade assume a máxima do capitalismo que o valor de troca domina as relações e o valor de uso se perde. Ser cidadão e morador da cidade passam a ser coisas distintas. E os primeiros são poucos. Agora, há uma proximidade sem sociabilidade, uma presença sem representação, um encontro sem reunião (MERRIFIELD, 2011). Até mesmo qualidade de vida na cidade é vista de uma forma peculiar, como aponta Rolnik (2000, p. 3)

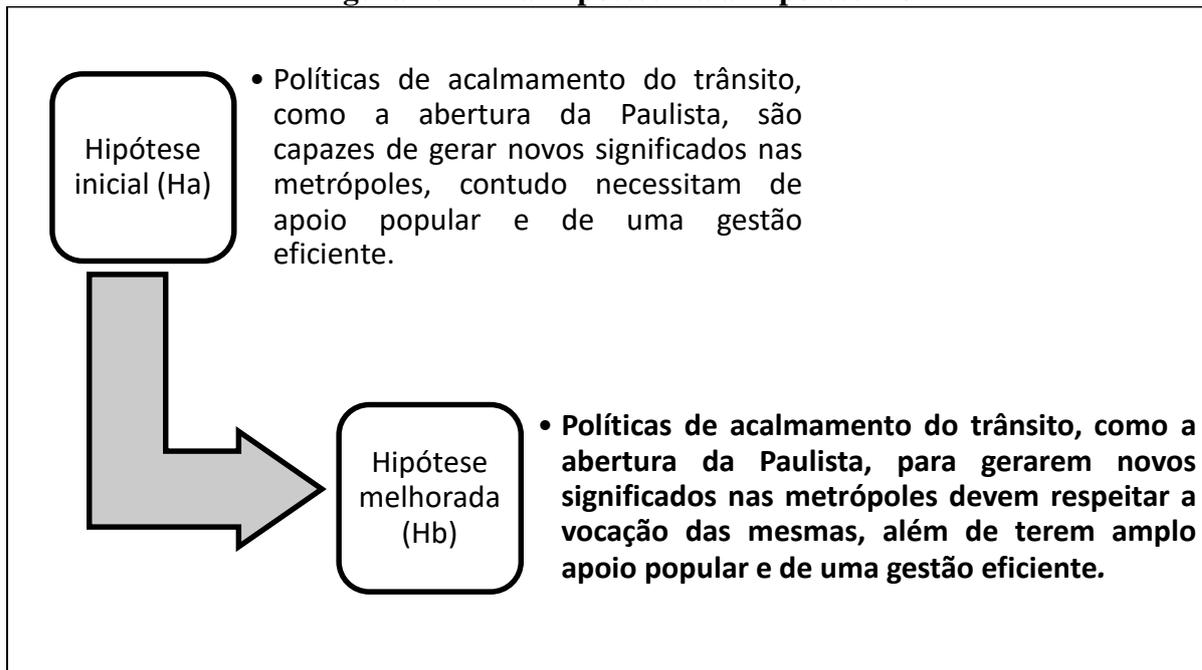
De um lado estão os que defendem, de forma manifesta ou oculta, a necessidade de preservar o privilégio da qualidade de vida em áreas da cidade onde ela seja viável apesar dos ataques deste ambiente geralmente sombrio, funesto e inseguro. Essa defesa da qualidade de vida, na prática, se traduz na delimitação de espaços segregados, uma espécie de oásis recortados e avulsos dentro da cidade, convertendo-

a, hoje, em um território totalmente fragmentado, onde imperam a selvajaria e a marginalidade. Esses espaços públicos, por definição, heterogêneos, estão condenados a deteriorar-se e a morrer se reduzidos à condição de vias de circulação rápida – normalmente motorizada – para ligar territórios privados, ainda que esses sejam seguros e belos. Para essa visão do urbano, o destino da cidade como um todo parece importar muito pouco, desde que se garanta uma acessibilidade segura, rápida, controlada e até exclusiva entre os pontos com qualidade de vida.

Uma racionalidade que esvazia o espaço público e o transforma em lugar de fluxos e com seus habitantes cada vez mais assumindo a atitude *blasé* apontada por Simmel (2005). O que concorda com as ideias propagadas por Castells (2004) de que as cidades são simultaneamente estruturadas e desestruturadas pelas lógicas concorrentes de espaço de fluxos e o espaço de lugares, com as primeiras dominando. Com isso, o sentido coletivo é trocado pelo individual, a criticidade pelo consumo num sistema que se auto sustenta e que a fixidez, gerada pelo fechamento da Paulista, desafia.

A partir do analisado, reformulamos nossa hipótese inicial conforme a Figura 18.

**Figura 18 — Da Hipótese Ha à Hipótese Hb**



Fonte: O autor.

## 4.2 Segundo ciclo: participação popular

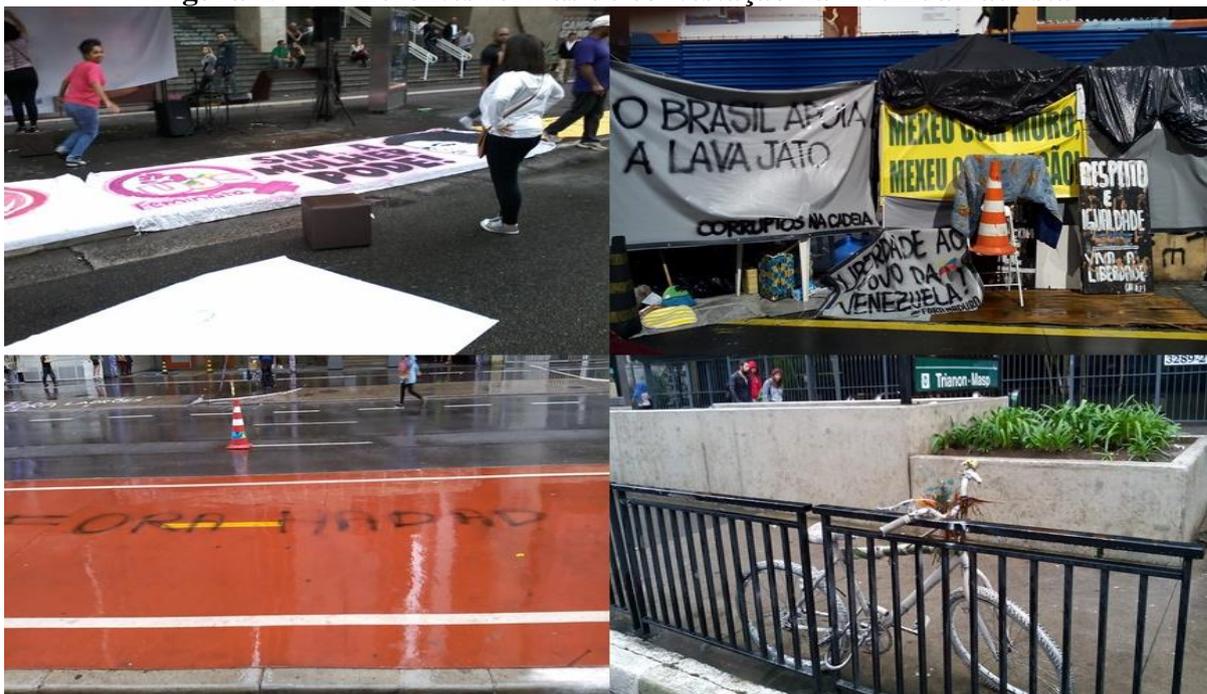
A participação da sociedade no planejamento de governo foi fundamental para a abertura

Essa formação resultou de duas regras. A primeira “participação social” é composta por duas funções enunciativas: FE6 e FE7. E refere-se ao fato da medida ser fruto da sociedade civil organizada. A segunda regra é “governança” resultante de quatro funções enunciativas: FE3; FE7; FE9; e FE10. Tal regra remete à parceria entre governo e sociedade demonstrada na implementação da medida. E um total de 20 enunciados do Governo, dos Grupos Favoráveis e da Mídia estão presentes nessa formação.

Ao longo do tempo, a Avenida Paulista veio a se transformar num espaço de lutas das mais diferentes demandas. Tornou-se o principal lugar de protestos da metrópole paulistana, quicá do Brasil. Na luta pelos direitos LGBT, nas manifestações de cunho político, e até para comemorações esportivas, todos encontravam na Paulista seu palco para reivindicações.

Assim, uma **lógica social** que se torna ainda mais presente na Paulista é a de local de contestação (como exemplifica a Figura 19). Pois, como apontado na seção de problematização e visualizado no enunciado E23, a Avenida já tinha histórico de ser um espaço para manifestação, de ser a ágora da metrópole.

**Figura 19 — Diferentes formas de contestação na Avenida Paulista**



Fonte: o autor.

Contudo, aquele espaço era visto apenas como meio, e não como fim. E seria com esse **deslocamento** que a sociedade civil percebeu que podia transformar a Avenida ao dar-lhe novos usos. Assim, a participação popular nas decisões sobre a Paulista buscou mostrar ou reafirmar que aquele espaço é público e por isso sua gestão envolveria toda a população da cidade e não apenas os moradores. O que é demonstrado pelos trechos a seguir:

*A Paulista é a principal avenida da cidade. Ela pertence a todo mundo e não só aos moradores. Temos que tentar encontrar as melhores soluções que equiparem os diferentes pontos de vista. O interesse do morador não pode ser sobrepor aos interesses da cidade (V01).*

*São Paulo é uma cidade muito segregada espacialmente e socialmente e a gente precisa estar disputando esses espaços. A rua é lugar de disputa. Quando o cara faz um churrasco com roda de samba numa avenida que era dos barões do café a gente está disputando uma narrativa sobre a história da cidade. A Paulista inspira várias coisas. Pessoas de outras regiões de se sentem convidadas. E é isso que a gente quer: quebrar as barreiras simbólicas (E03).*

A **lógica política** que movimentou tal posicionamento pode ser dividida em quatro atos. Ela se inicia com a geração de novos significados para aquele espaço. Primordialmente com a entidade SampaPé, que foi uma das primeiras associações a lançar a ideia de se dar novos usos à Paulista, quando já em 2013, programou ocupações na Avenida Paulista para o lazer, através do evento “Se a Paulista fosse minha”. Aqui, as associações buscam se articular em torno de **pontos nodais** como “cidade mais humana”, “cidade mais democrática”, como o trecho a seguir ilustra.

*Diante desta massiva adesão e pensando a cidade como locus de democracia, é louvável que a Prefeitura volte a enxergar as vias públicas como espaço de convívio entre pessoas. Em especial a Paulista, por ser a avenida mais visitada da cidade, e uma das vias com maior fluxo a pé devido à sua extensa e diversa oferta cultural, comercial e de serviços de fácil acesso (D25).*

Em seguida, o segundo ato foi o convencimento à Prefeitura. Que se dá quando a SampaPé se articula com a Minha Sampa, que já tinha expertise em demandas públicas, para juntas buscarem a abertura da Paulista para as pessoas. Ambas elaboraram uma petição pública para recolher assinaturas e um projeto para apresentar e pressionar a Prefeitura. Após uma série de reuniões, debates e ocupações em parceria com outras entidades, a gestão municipal foi convencida da ideia e aceitou realizar os primeiros testes e estudos. Aqui se dá, portanto, um **deslocamento**, ou seja, mudança na identidade do sujeito e em suas posições dentro do campo

discursivo, da Prefeitura que passa a defender a ideia. E assim, uma **cadeia de equivalência** entre governo e grupos favoráveis se forma. O que leva ao conceito de governança pública, ou seja, a interação horizontal entre atores estatais e não estatais no processo de construção de políticas públicas (SECCHI, 2012).

O terceiro ato foi a desmistificação dos argumentos dos grupos contrários. Aqui, as organizações, já em parceria com a Prefeitura, participam efetivamente das audiências públicas, elaboram estudos para comprovar a viabilidade da medida, pesquisas para apontar o apoio popular, manifestos cobrando o posicionamento do MPE e defendendo seus ideais de cidade, eventos durante a abertura para despertar o interesse do público e gerando soluções para os transtornos alegados (a Figura 20 aponta uma dessas soluções).

**Figura 20 — Espaço destinado à circulação de veículos dos hotéis e hospitais**



Fonte: O autor.

O último ato foi garantir a continuidade da medida. Aqui, a entidade Cidade Ativa também passa atuar em parceria às duas anteriores. Juntas, elas lançam petição virtual cobrando uma lei para a Paulista Aberta, pressionam membros da Prefeitura, e integram a comissão, criada por decreto, que ajudará a manter a medida.

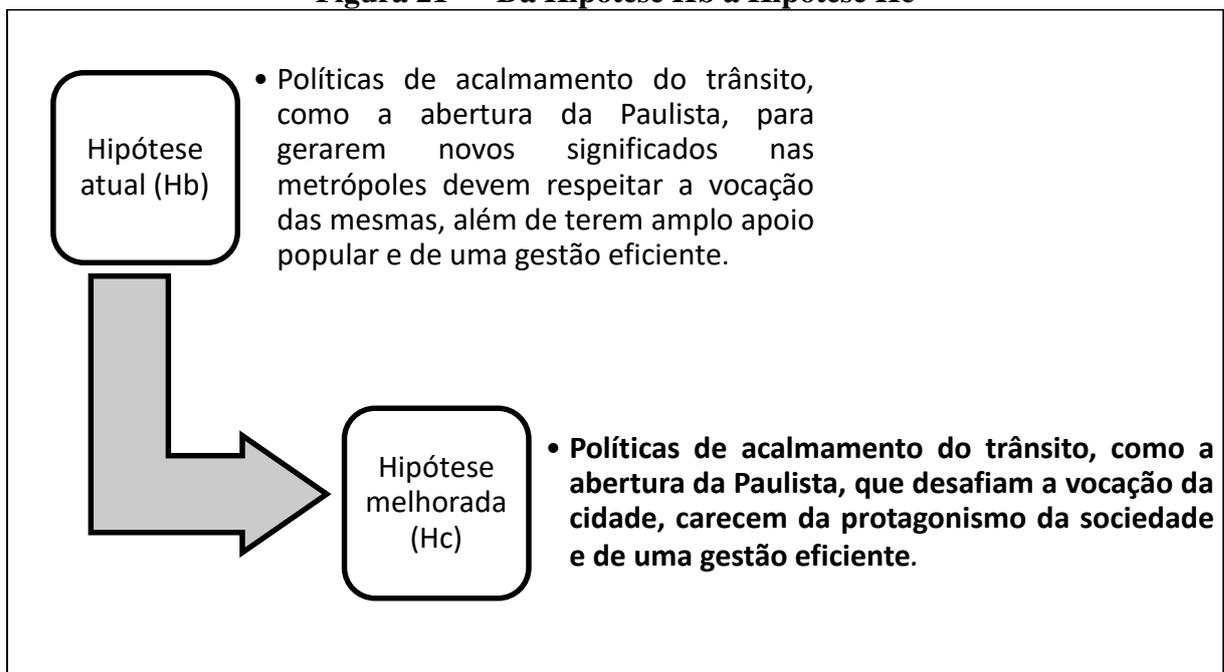
A **lógica fantasmática** presente aqui é uma busca por protagonismo social. Ou seja, os grupos favoráveis à abertura da Paulista querem ser posicionados como agentes políticos de relevância nos debates sobre o uso urbano da cidade. Eles querem ser reconhecidos como importantes atores nas decisões públicas. É uma busca democrática pelo direito à cidade em resposta às tentativas de apropriação da Avenida por apenas uma parte privilegiada da população.

Segundo Mouffe (2003), além da necessidade de novas ações políticas, a democracia só pode existir quando nenhum agente social está em condições de aparecer como dono do

fundamento da sociedade e representante da totalidade. Já para Lefebvre (1999), o direito à cidade representa o direito de participar na sociedade por meio de práticas diárias (por exemplo, trabalho, habitação, educação, lazer). Para ele, a vida cotidiana e o urbano estão indissociavelmente ligados. A realização da vida urbana torna-se possível somente através da capacidade de se afirmar na vida de forma social, política e economicamente.

Tendo tal lógica fantasmática em vista, melhoramos nossa hipótese como apontando na Figura 21.

**Figura 21 — Da Hipótese Hb à Hipótese Hc**



Fonte: O autor.

### 4.3 Terceiro ciclo: ineficiência da gestão

A gestão da cidade é ineficiente em equilibrar diferentes demandas

A formação em tela é resultado de apenas uma regra: “Má gestão”. Tal regra denuncia a atuação do domínio governo, mais especificamente da Prefeitura, na implementação da abertura da Paulista. Foram quatro as funções enunciativas que levaram a ela: FE4; FE5; FE8; e FE11. Ao todo, 13 enunciados de três domínios (Grupos Contrários, Mediador e Mídia) estão presentes na formação.

Em seus 125 anos, a Avenida Paulista se apresentou como lugar de representação de riqueza e sofisticação para a população, primeiro com os casarões e hoje com a opulência dos grandes e modernos edifícios. Como vimos na seção sobre a história da Paulista, tal avenida se desenvolveu sob uma lógica de higienização, permanecendo por um bom tempo como um lugar de alguns. Seus moradores, como aponta o E4, anseiam em ‘proteger’ o uso tradicional para o qual a Avenida foi planejada e são intransigentes a mudanças.

*A presidente da Associação Paulista Viva, Vilma Peramezza, defende amplo debate. "Quem é preferencial: pedestre ou carro? Na Paulista, deveriam ser os pedestres que andam nas calçadas e os carros que andam na avenida" (D16).*

*Dos primeiros automóveis dos barões dos casarões aos bondes que trouxeram o transporte público, a pista central dos primeiros tempos era ladeada de generosas calçadas de mosaico português e de árvores frondosas, como previra Joaquim Eugênio de Lima. Desde sempre, foi uma via de acesso e de ligação entre as regiões leste e oeste da cidade (D28).*

Por trás desses discursos, está uma **lógica social** de ordenamento urbano. Ou seja, que a Prefeitura só deveria fazer mudanças que comprovadamente gerassem resultados positivos para aquele espaço e que fossem aprovadas pelos principais envolvidos na questão. E com isso, novas experiências, como a abertura da Paulista, deveriam ser melhor avaliadas.

A **lógica política** que foi observada para os elementos contrários defenderem seus pontos de vista, apareceu em três **momentos** distintos: (1) tentar desqualificar a medida; (2) apontar a falta de diálogo para sua implementação; e (3) e questionar a gestão da Prefeitura como um todo.

Entre as subjetividades presentes eles articularam petições virtuais para anular a medida (Figura 22), entraram com ações no MPE-SP denunciando irregularidades nas Audiências

Públicas, divulgaram posicionamento na grande mídia questionando a medida e participaram dos debates para marcar posição.

**Figura 22 — Petição Pública contra o fechamento da Avenida Paulista**

**Petição Pública** Petição Pública Brasil Criar Abaixo-assinado Login ou Registrar

Procure Abaixo-Assinados **procurar**

**Contra o fechamento da Avenida Paulista para utilização para lazer**

**Para:** Subcomissão de estudos sobre a viabilidade ou não do Fechamento de vias para a utilização para lazer

Considerando o firmamento de Termo de Ajustamento de Conduta, no ano de 2007, entre a Prefeitura Municipal de São Paulo e o Ministério Público de São Paulo comprometendo-se, a primeira, em fechar a Avenida Paulista para o trânsito de carros apenas 3 (três) dias durante o ano;  
 Considerando a assinatura do referido TAC pela Prefeitura Municipal de São Paulo gerar uma obrigação de não-fazer por parte da mesma;  
 Considerando a impossibilidade da Prefeitura Municipal de São Paulo dispor do Termo firmado junto ao Ministério Público;  
 Considerando a existência 15 (quinze) Hospitais nos arredores da Avenida Paulista;  
 Considerando que o acesso ao maior Complexo Hospitalar da América Latina se dá pela Avenida Paulista;  
 Considerando que o fechamento da Avenida Paulista ocasiona congestionamento nas ruas paralelas, dificultando o trânsito de veículos de Resgate e, até mesmo, de veículos particulares transportando pessoas em situação de urgência;  
 Considerando que a restrição do tráfego de automóveis na Avenida Paulista causa diversos transtornos aos moradores, taxistas e lojistas;  
 Nós, cidadãos de São Paulo, solicitamos o fim do programa "PAULISTA ABERTA" por trazer inúmeros prejuízos à Cidade e à sua população!

**Já Assinaram**  
**36** PESSOAS

**Assinar Petição**

O seu apoio é muito importante. Apoie esta causa. Assine o Abaixo-Assinado.

Algumas razões para assinar. O que dizem os outros assinantes

**ASSINAR** Abaixo-Assinado

Fonte: Retirado de [peticaopublica.com.br/pview.aspx?pi=naoapaulistafechada](http://peticaopublica.com.br/pview.aspx?pi=naoapaulistafechada) (2016).

No primeiro momento houve o questionamento da legalidade da medida, a contestação aos estudos prévios apresentados, e reclamação sobre os prejuízos que possivelmente a medida traria para os moradores e usuários da região. Como demonstrado em trechos retirados respectivamente dos enunciados E11 e E4.

*Uma das diretoras da Sociedade dos Amigos, Moradores e Empreendedores do bairro Cerqueira César (Samorcc), Célia Marcondes afirmou apoiar a decisão do MPE: "A infração é óbvia, havia um documento que a Prefeitura não poderia fazer e fez indevidamente. Acordos são feitos para serem respeitados, a população deve ser respeitada, leis devem ser respeitadas", disse. (D75)*

*Existe um acordo em relação ao fechamento dessa avenida. É uma via que tem muitos hospitais. Sob esse ponto acho complicado negar o acesso. Além disso, há várias áreas de lazer na Paulista, como parques e a própria ciclovia. Acredito que seja suficiente para o lazer. Tecnicamente, sou contrário a esse fechamento (D54).*

O segundo momento evidencia que a medida não agradou parte da população e que a Prefeitura teria agido de forma autocrática ao implementar a abertura da Paulista. Os enunciados E17, E25 e E27 ancoram tal momento. Os trechos a seguir, respectivamente posicionados, de tais enunciados ajudam a ilustrar nossa argumentação.

*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 (D53).*

*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 (D53).*

*“A Paulista está abrindo para quem ela já era aberta. Tem ciclovia e ciclofaixa para ciclista, calçada larga para pedestre, e fechando para quem também tem direito de usá-la, como o morador e o comércio”, diz (D91).*

O terceiro momento aponta a má gestão da Prefeitura como um todo e pode ser verificado nos enunciados E33 e E34, por exemplo. O primeiro versa que a medida é eleitoreira e o segundo que demanda recursos que podiam ser aplicados em outras políticas públicas.

*Com problemas financeiros e dificuldades para cumprir promessas, Haddad, que é pré-candidato à reeleição no ano que vem, investe em marcas baratas de governo, nas áreas de mobilidade e de ocupação do espaço público. [...] Adversários políticos dizem que, com estratégia, o petista tenta criar uma cortina de fumaça para desviar a atenção de temas como falta de creches e problemas na saúde (D18).*

*“Precisamos estar preparados para os problemas que o fechamento vai trazer. É preciso preparo para mediar mais um conflito na cidade. Além disso, o fechamento vai demandar equipe, estrutura, mais GCM, mais CET e banheiros. Isso gera custo para um orçamento que é tão comprometido”, afirmou o representante do Conseg Liberdade. (D38)*

A **lógica fantasmática** que parece se apresentar nas lógicas políticas e sociais apontadas é a de apropriação de um espaço público por uma camada da população que lá habita e que vê aquele lugar como uma propriedade privada.

A Paulista começar a ser vista como avenida fim, e não mais apenas como avenida meio, parece ter incomodado os habitantes da região, acostumados a serem os únicos usuários das oportunidades oferecidas por aquele espaço. E essa aparenta ser uma lógica fantasmática que governa as discussões sobre a Paulista. Podemos ilustrar o que argumentamos com os seguintes trechos:

*Existem lugares da cidade mais adequados como parques que não estão sendo explorados da forma correta. Não é no asfalto quente, mesmo que esteja sem nenhum carro passando, ele é quente, não é um lugar adequando para brincadeiras, nem para vender nada. Eu acho que tem que ter uma regra. Não existe regra, simplesmente resolveram abrir a Paulista e não colocaram nenhuma regra. Estamos muito focados no que o morador precisa. Ele que está aqui. Ele que paga o IPTU. E a Prefeitura deveria respeitar esse pessoal (V01).*

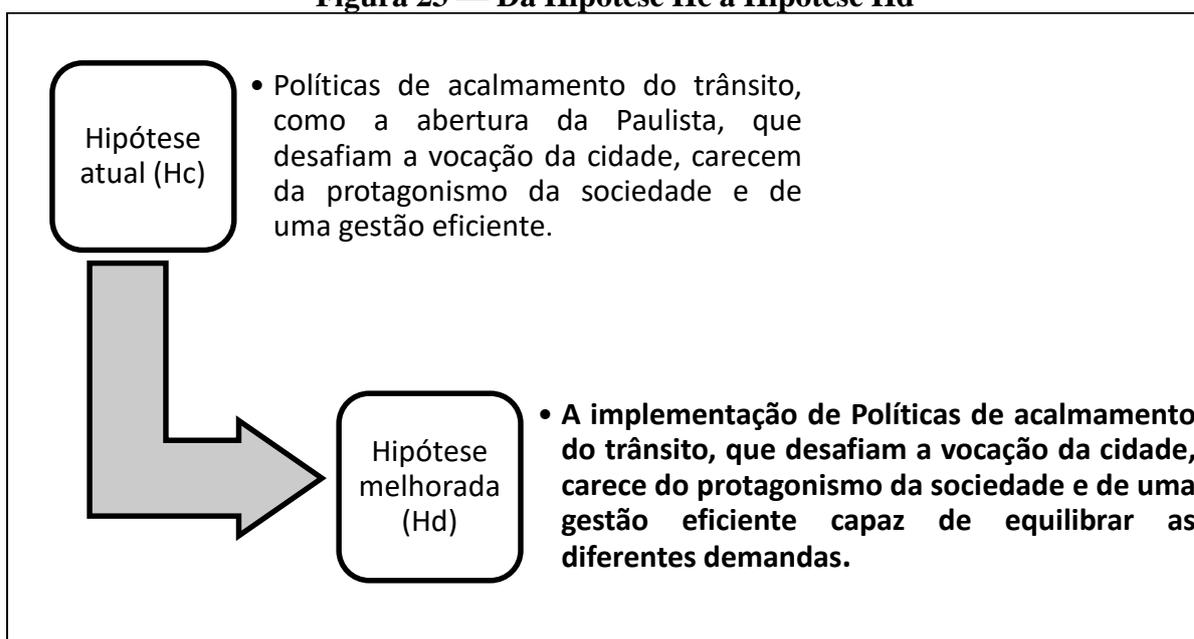
*Chega a ser devastador: o morador da Paulista observa da janela aquele contingente de policiais que poderiam estar cuidando da segurança da cidade e está deslocado para atender à festinha na porta da casa deles (D94)*

Essa ideia de propriedade privada reverbera no modelo neoliberal de cidade já discutido no primeiro ciclo retrodutivo. Quando os moradores defendem ter mais direitos sobre o espaço da Avenida Paulista, eles buscam aquilo defendido por Harvey (2007), que o neoliberalismo funcionou como sistema de justificação e legitimação para tudo o que fosse necessário no sentido de restaurar o poder de classe.

Diante da clara insatisfação de um dos lados, e do fato que as demandas aparentaram ser incompatíveis, é possível conjecturar que houve ineficiência do governo em equilibrá-las. Ou falha no diálogo para o convencimento do lado que teve que ceder. Isso nos leva ao modelo democrático de tomada de decisão utilizado pela administração municipal.

Ao que parece, a cadeia de equivalência formada pelos Grupos Contrários e o Mediador defende um modelo racional que equilibre as demandas dos envolvidos. O que se aproxima do quadro democrático liberal que visa a igualdade de atores. No entanto, o mesmo pode se tornar elitista. Pois conforme, Laclau e Mouffe (2015) o quadro democrático liberal não vincula liberdade e igualdade para todos, principalmente com os novos antagonismos que surgem com a ampliação da esfera dos direitos. O que de certa forma coaduna com a lógica fantasmática percebida. Tendo em vista o que descrevemos, reformulamos nossa hipótese para que esta abarque também a questão do equilíbrio de demandas.

**Figura 23 — Da Hipótese Hc à Hipótese Hd**



Fonte: O autor.

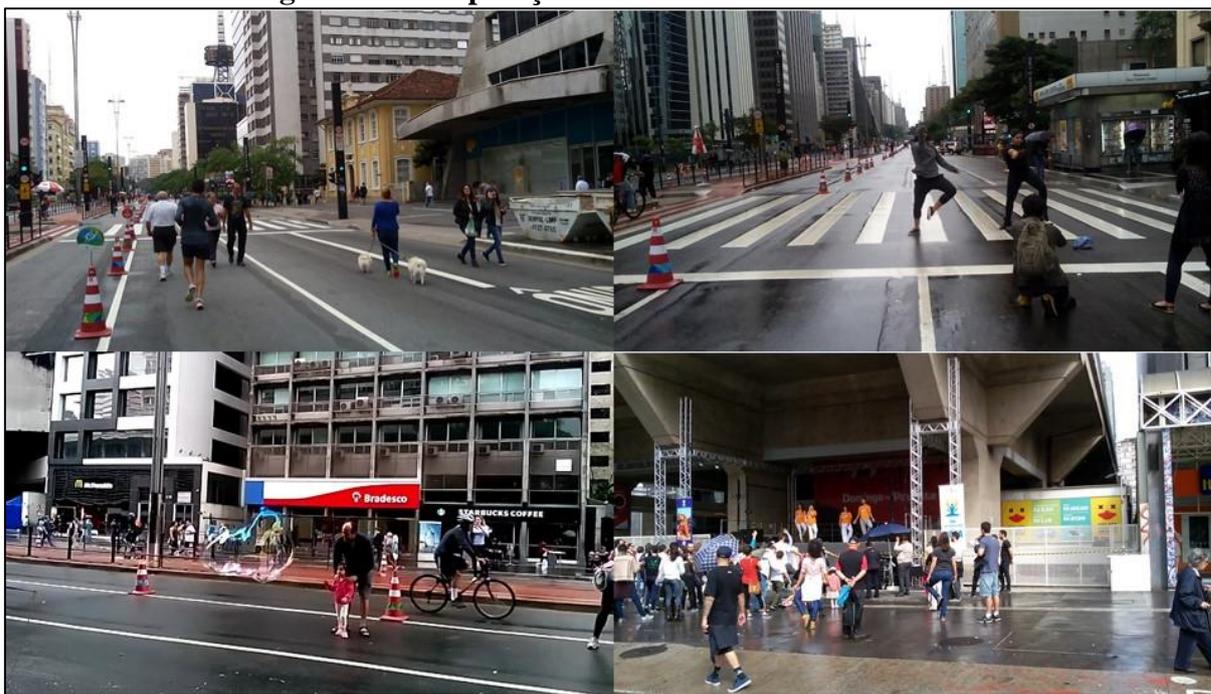
## 4.4 Quarto ciclo: vivência urbana

A apropriação da Avenida Paulista pelas pessoas favorece políticas para vivência urbana

A formação em questão origina-se de duas regras: Nova Cidade e Participação Social. Ambas se originam de 4 funções enunciativas (FE1, FE2, FE6 e FEe7) e 18 enunciados encontrados nos discursos do Governo, Grupos Favoráveis e Mídia.

A regra “Participação Social” já foi discutida no segundo ciclo. Já a regra “Nova Cidade” aponta para uma forma alternativa de se ver a metrópole. Na qual, os espaços públicos possam ser democraticamente utilizados e atendam a diversas demandas. Um espaço urbano que precisa ser pensado para que diferentes usos possam coexistir e que o cidadão possa escolher qual deles atende melhor às suas necessidades. Como exemplifica a Figura 24.

**Figura 24 — População utilizando a Paulista Aberta**



Fonte: O autor.

A **lógica social** aí presente refere-se ao espaço público com múltiplas funções, como lugar de encontro, de vivência e na escala humana. Seus defensores anseiam por tornar a metrópole paulistana mais humana, com seus espaços públicos resgatando a função social de lugar de encontro e que possam ser democraticamente geridos por toda a população. O que coaduna com o conceito de Cidade para Pessoas. Segundo Gehl (2013), o espaço público da

cidade democraticamente gerido garante acesso e oportunidades de expressão de todos os grupos da sociedade e liberdade para atividades alternativas, demonstrando as oportunidades do espaço público de reforçar a sustentabilidade social, o que é uma dimensão muito maior do que ver o espaço da cidade apenas como arena comercial particular.

Tal lógica visa desafiar os defensores da hegemonia urbana paulistana. Hegemonia no sentido, dado por Laclau e Mouffe (2015), de prática que representa a articulação de diferentes identidades e subjetividades por meio de atividades políticas para constituírem e disseminarem determinada ordem social, que no caso da cidade de São Paulo, uma metrópole que se desenvolveu sob uma lógica de automobilidade e está sendo pautada por valores neoliberais de liberdade econômica e do indivíduo, fazendo sua população a eles se adaptar, a hegemonia é a de uma racionalidade na qual o espaço urbano se dá para os fluxos, para o movimento de mercadorias e pessoas.

Escolhemos alguns trechos que ilustram a lógica social percebida:

*Segundo ele, o objetivo das ações é trazer as pessoas para a rua. "Queremos retomar o uso do espaço público e tentar transformar uma cidade projetada para os carros em um lugar de convívio das pessoas", declarou (D01).*

*"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", afirmou o secretário (D07).*

*Quem esteve no local entre as 10h e 17h pode ver crianças aprendendo a andar de bicicleta, piqueniques no meio da rua e atos de cidadania e solidariedade que muitas vezes são ofuscados pelas buzinas dos carros e pela correria do cotidiano (D10).*

*"Foi uma explosão de alegria e felicidade. O que se viu na Paulista (sem carros no domingo) foi um estado de espírito que só é alcançado quando existe um domínio humano sobre a cidade e o espaço público", diz Erminia Maricato, professora aposentada da FAU USP e da Unicamp. Para ela, os paulistanos "estão acostumados com uma cidade avessa ao uso pacífico e libertário do espaço" e, de repente, viram seu principal cartão postal tomado "por uma grande comemoração". "Só que diferentemente das festas de final de ano, não se está comemorando nada específico, e sim o protagonismo coletivo no espaço público. Estão celebrando a cidade" (D14).*

A **lógica política** que vigorou foi a articulação para a apropriação da Avenida Paulista, de forma a gerar um imaginário na população que aquele espaço poderia ter outros fins e não somente a circulação de veículos e aproveitar as oportunidades que a agenda de governo da Prefeitura proporcionava. Os trechos a seguir retirados de falas dos grupos favoráveis e a Figura 25 exemplificam.

*A partir de 2013 começaram algumas ocupações na Paulista. Em 2014 quando começou a mobilização já rolavam algumas ideias. A proposta era testar pela*

*primeira vez a abertura da paulista no dia mundial sem carro. Não chegou a acontecer. Chegaram a tentar ocupar meio que na marra. Mas como todo ato rebelde que você faz de desobediência civil serviu mais pelo caráter pedagógico de mostrar para as pessoas que é possível, qual é seu pleito (E03).*

*Além da pressão online, a gente vai ter que fazer pressão física mesmo. Para tentar mostrar as pessoas que estão passando na Paulista que elas podiam desfrutar daquele espaço de maneira diferente (V01).*

*[...] a gente teve uma janela de oportunidade aí que foi a gente ter uma Prefeitura cuja a gestão veio com essa pauta do direito à cidade, da abertura, da ocupação dos espaços públicos. Uma das primeiras ações do prefeito foi entrar com um decreto que desproibia a apresentação de artistas de rua, que tinha sido proibido pelo Kassab, que é um decreto que pode ser derrubado a qualquer momento. A gente tem estruturas de participação que foram sendo consolidadas nesta gestão e também um pouco do humor político da cidade. De a cidade começar a se abrir... (E03).*

**Figura 25 — Atividades para gerar envolvimento da população com a Paulista Aberta**

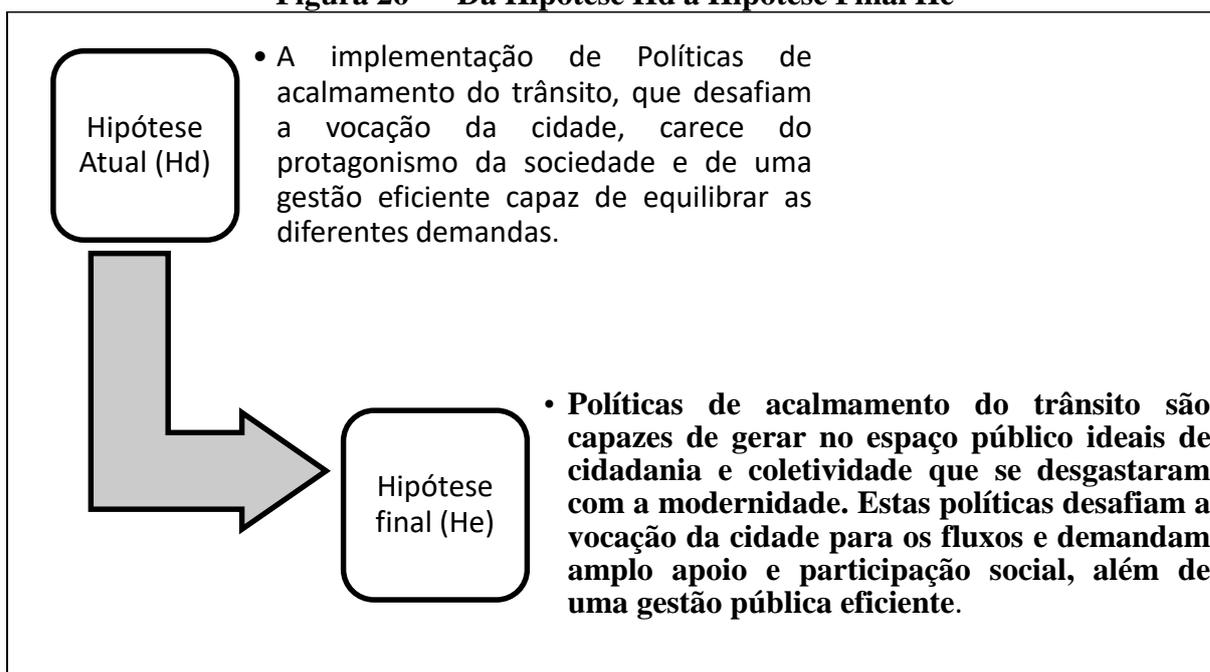


Fonte: Retirado de facebook.com/sampape.sp (2016).

A **lógica fantasmática** que coaduna com essas visões é a de um novo urbanismo pautado pela ideia de Cidade para Pessoas. Mais especificamente, é busca de conceitos, como cidadania e coletividade, que foram sendo perdidos com a emergência da cidade maquínica na modernidade.

O novo urbanismo une reconhecimento da cultura urbana e história, e enfatiza as conexões humanas e físicas, estimulando a participação do público nos assuntos cívicos, e melhorando o espaço de domínio público (BRAY, 1993). Suas estratégias tentam fazer com que os cidadãos se sintam parte de uma cultura que é mais significativa do que a individual, de forma a evitar a fragmentação física e a compartimentação funcional da vida moderna (KELBAUGH, 2000). Ou seja, a busca de uma cidade na dimensão humana. Uma preocupação crescente com a dimensão humana no planejamento urbano reflete uma exigência distinta e forte por melhor qualidade de vida urbana (GEHL, 2011). Para ele, as cidades devem reforçar as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis de forma a reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma cidade democrática e aberta. E assim, apresentamos a última versão de nossa hipótese:

**Figura 26 — Da Hipótese Hd à Hipótese Final He**



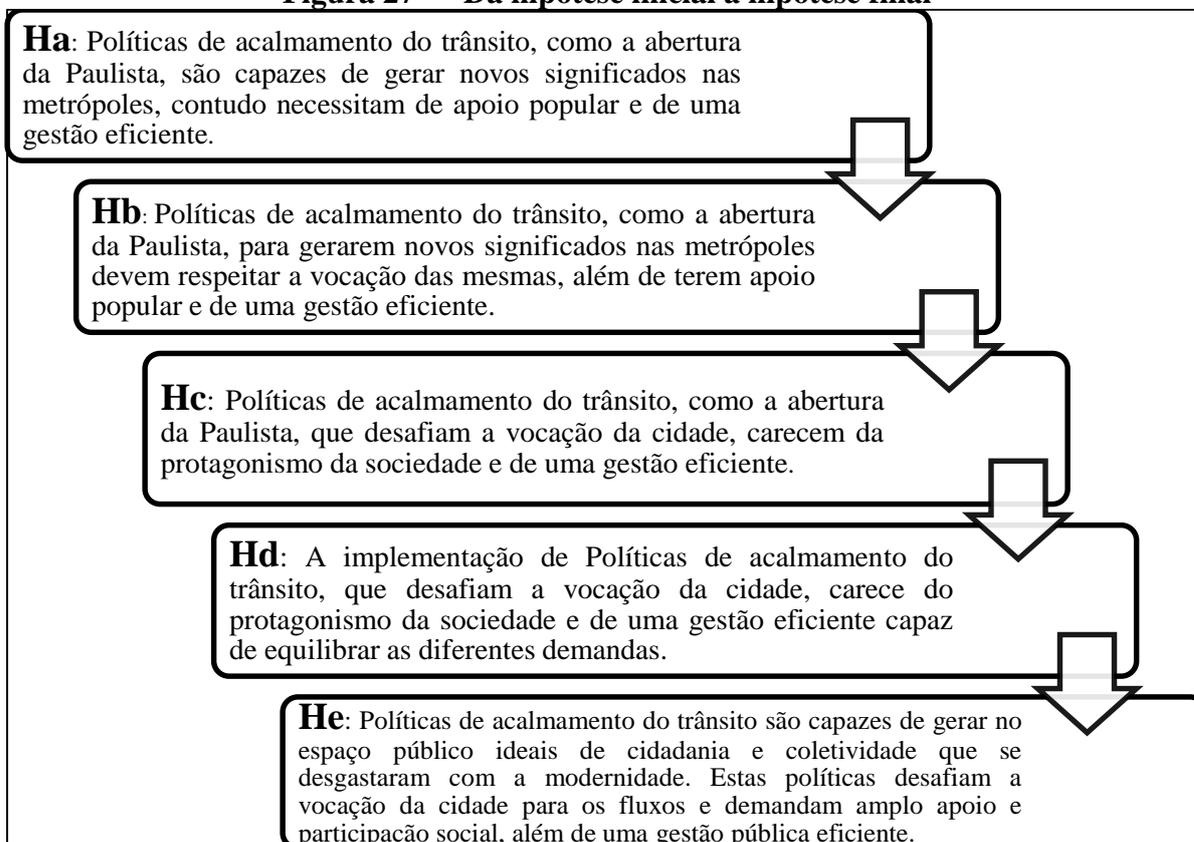
Fonte: O autor.

## 4.5 Uma Hipótese Final para a Abertura da Paulista

A partir da hipótese retrabalhada, podemos, então, tentar explicar como foi possível a ressignificação do espaço da Avenida Paulista. Embora estejamos chamando a hipótese que defendemos agora de ‘final’, é importante salientar que ela não o é. Como observado por Oliveira, Oliveira e Mesquita (2013), a explicação de um fato investigado não implica em estabelecer uma lei causal, em demonstrar uma necessidade lógica absoluta ou em prever que, dadas as mesmas condições, o fenômeno se repetirá obrigatoriamente, mas em afirmar que, para que a realidade observada seja constituída tal como se apresenta, certas condições foram e são necessárias (OLIVEIRA, OLIVEIRA, MESQUITA, 2013). Além disso, se novos ciclos retrodutivos fossem realizados, certamente a hipótese seria melhorada. A evolução de uma hipótese que explique um fenômeno social é *ad infinitum*.

No entanto, como nosso trabalho de problematizar a abertura da Paulista nos levou a quatro formações discursivas presentes, resolvemos retrabalhar nossa hipótese inicial com base nelas. Isso resultou no processo evolutivo da Figura 27.

**Figura 27 — Da hipótese inicial à hipótese final**



Fonte: O autor.

Portanto, a partir de nossos trabalhos podemos agora tentar explicar como se deu a significação do espaço viário urbano a partir da implementação de uma política pública de acalmamento do trânsito.

Iniciamos apontando algumas premissas que pudemos observar ao longo da pesquisa. Primeiro, o que levou o questionamento do espaço viário urbano a se tornar necessário? Para responder esse questionamento podemos deduzir que havia uma lacuna a ser preenchida. E que lacuna é essa? Como a cidade se desenvolveu sob uma lógica moderna de automobilidade, seu planejamento perpetuou determinados significados (entre eles a necessidade de se locomover por veículos automotores). A expansão demográfica e facilidades para se possuir veículos levou a metrópole paulista a mostrar-se problemática em diversos aspectos (congestionamentos, acidentes, poluição, imobilidade, entre outros). Se é problemático para a cidade, estão afeta negativamente ao menos parte da população urbana. Assim, se o projeto hegemônico de cidade se demonstra falho, espera-se que a parte afetada da população comece a rejeitá-lo e busque por alternativas que as mitiguem.

E porque políticas de acalmamento do trânsito, como o fechamento temporário de ruas e avenidas ou a diminuição dos limites de velocidades máximas? As alternativas para solucionar problemas urbanos podem transitar por diversas dimensões (técnica, simbólica, comportamental, política) e precisam ter respaldo para serem adotadas. Se diversas cidades mundo a fora começaram a adotar o acalmamento do trânsito como uma forma de mitigar parte de seus problemas e organismos de renome e influência internacional (como ONU e OMS) passaram a recomendá-lo, então seus defensores obtiveram algum respaldo para sustentá-lo. Além disso, houve vontade política e uma agenda de governo, que se intitulava “um convite ao planejamento participativo” e incentivava a apropriação dos espaços públicos (PMSP, 2013, 2015a), convergente com as ideias.

Por que o fechamento temporário de ruas e por que a Avenida Paulista? Se um paradigma urbano precisa ser quebrado para outro emergir, a violência para tal não pode ser abrupta, mas precisa ser significativa. Política e tecnicamente, fechar ruas temporariamente para o tráfego de veículos automotores é uma medida de fácil reversão. Simbolicamente, é uma medida que favorece a propagação de novos significados desejados (como convívio, civilidade e apropriação do espaço pela população) por seus defensores e que desafiam àqueles presentes na hegemonia urbana (como individualidade, velocidade, ordenamento). E se a ideia é gerar um imaginário na população de uma nova hegemonia urbana, a Avenida Paulista como lugar

símbolo da cidade era ideal. Ali, a medida receberia mais atenção da imprensa e por consequência seria mais difundida na população.

E quais subjetividades a tornaram possível? Se esse tipo de medida desafia a vocação pela qual a metrópole se firmou, e como mudanças só são possíveis em um campo discursivo, então seria necessária a articulação de diferentes significantes vazios que unissem diversas demandas em uma cadeia de equivalência por um projeto comum. Assim, diferentes elementos que estavam insatisfeitos com os rumos da metrópole deixaram transparecer suas demandas. E momentos em torno de pontos nodais como trânsito mais seguro, democratização do espaço, vivência urbana e cidade mais humana se deram numa cadeia de equivalência formada entre o governo (Prefeitura e órgãos subordinados), como executor da política pública e sociedade civil organizada (associações ativistas) como proponente e apoiadora da medida.

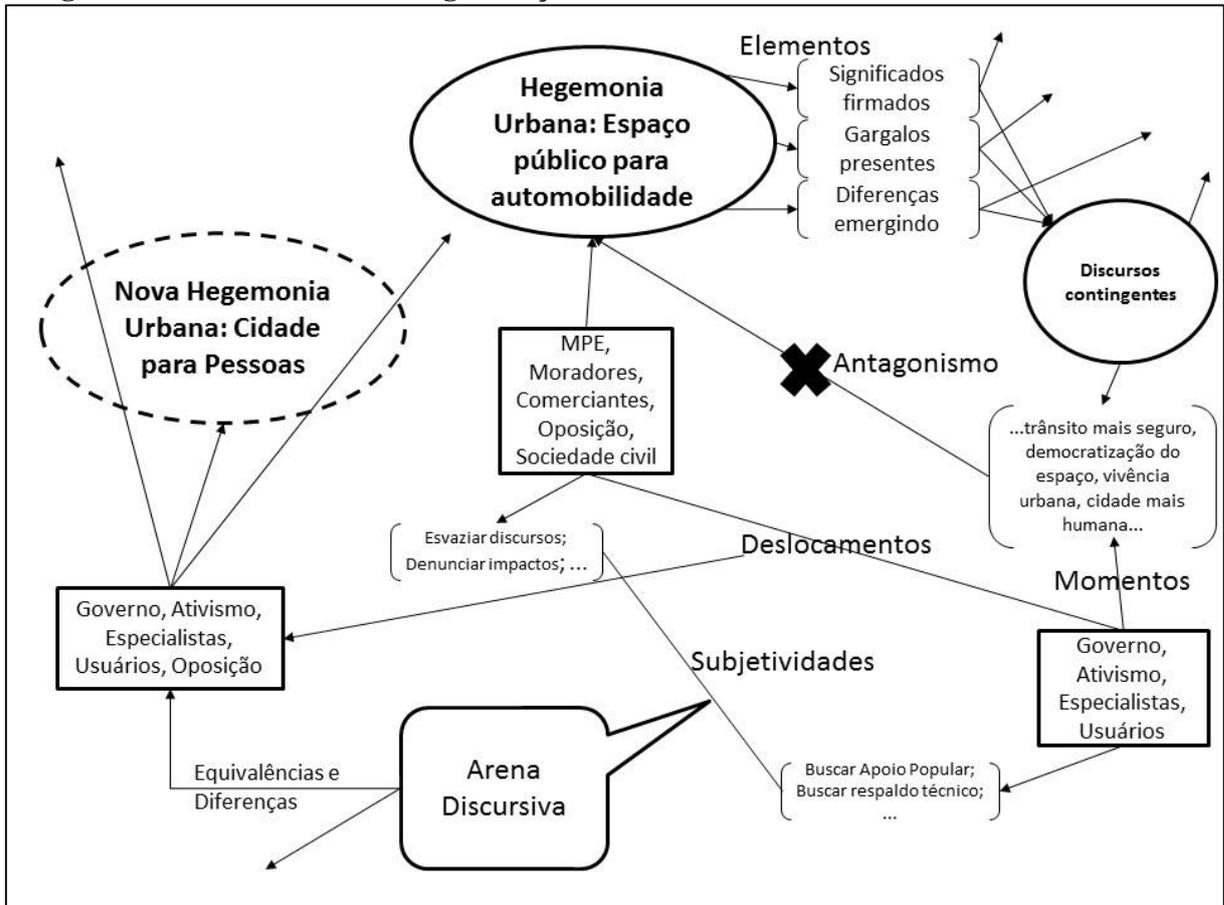
E qual a resistência encontrada? Como era de se esperar, a parte da população adaptada ao *establishment* urbano se articulou contra a medida. Fez isso por duas vias, principalmente, tentando se apropriar dos pontos nodais que serviram aos favoráveis a medida visando esvaziá-los. O que de certa forma é uma estratégia coerente, já que “[...] não é a pobreza de significados, e sim, ao contrário, a polissemia que desarticula uma estrutura discursiva” (LACLAU; MOUFFE, 2015, p. 188). Além de tentarem desqualificar a medida, apontando que ela geraria diversos impactos negativos à região. Se houve resistência de parte da população, então a equivalência precisou contornar alguns argumentos e solucionar outros. O que exigiria uma gestão pública eficiente para tentar equilibrar as demandas e articulação para dar segurança jurídica a medida visando garantir sua continuidade. Porém, se mesmo após os ajustes, as críticas continuaram, então os esforços não foram totalmente suficientes.

Como a resistência foi quebrada? Se a medida entrou em vigor, foi porque uma cadeia de diferenças começou a emergir e alguns deslocamentos aconteceram entre os elementos presentes no embate. Como nos lembra Mendonça (2012b), esses deslocamentos são rupturas que alteram substancialmente estruturas, pois marcam o limite da manutenção de ordens estabelecidas. Identidades que se mostraram contrárias inicialmente, se posicionaram a favor, como alguns moradores e a oposição ao governo.

E os próximos passos? Uma vez que a medida se consolida, e o significante vazio “uso da Avenida Paulista” é aparentemente preenchido, os elementos passam a buscar novas demandas que colaborem para que a nova hegemonia urbana comece a tomar forma, no entanto, a conquista é temporária, pois uma parte insatisfeita com a política pública persiste, logo ainda é cedo para diferenças entre os favoráveis a medida surgirem.

A Figura 28 apresenta um quadro que tenta explicar como se deu a significação do espaço viário urbano na cidade de São Paulo a partir da implementação de uma política pública de acalmamento do trânsito.

**Figura 28 — Como se deu a significação da Avenida Paulista na cidade de São Paulo**



Fonte: O autor.

O modelo acima ajuda a desconstruir a ideia de estrutura fixa e de único sentido que explicaria o objeto estudado. No mundo real, uma política pública segue uma ordem mais complexa, com várias nuances e possibilidades, para se firmar.

Ao explicarmos como foi possível a significação da Avenida Paulista, finalizamos a segunda etapa do método retrodutivo. E podemos passar para a etapa final de persuasão.

## 5 COMPARTILHANDO O “SÍMBOLO” DA CIDADE DE SÃO PAULO

---

Como vimos no capítulo 2, o método retrodutivo é composto por três momentos ou etapas: o momento da descoberta (problematização), o momento da justificação (ciclos e construção de uma nova teoria) e momento da persuasão (a nova teoria e uma intervenção). A partir da hipótese que construímos na etapa anterior, podemos então criticar alguns pressupostos nela contidos e propor uma possível solução, no campo da retórica, que a ela se encaixe. Vale lembrar que a hipótese obtida foi a seguinte: *Políticas de acalmamento do trânsito são capazes de gerar no espaço público ideais de cidadania e coletividade que se desgastaram com a modernidade. Estas políticas desafiam a vocação da cidade para os fluxos e demandam amplo apoio e participação social, além de uma gestão pública eficiente.*

Assim, como os discursos se antagonizaram momentaneamente pela disputa sobre uso da Avenida Paulista, iniciamos nossa estratégia argumentativa questionando os pressupostos dos discursos contrários, em seguida questionamos pressupostos dos discursos favoráveis, e, por fim, apresentamos um cenário alternativo que tente equilibrar as demandas.

### 5.1 O fechamento da Avenida Paulista para Carros é realmente ruim?

Os principais discursos presentes nas posições contrárias à abertura da Paulista permearam dois pontos: vocação aos fluxos — com lógica fantasmática referente à velocidade e consumo — e má gestão — reverberando o direito do morador de se apropriar da Avenida. Apontamos agora em que pontos esses discursos falham e em que pontos podem se encaixar na política pública em questão.

A proposição de que a solução ideal seria fechar apenas um dos lados de forma a mitigar os transtornos à região e garantir o direito de ir e vir na Avenida parece falha. A Avenida possui parques, praças, museus e outros atrativos de ambos os lados, comércios de ambos os lados, moradores de ambos os lados, logo, abrir apenas um lado provavelmente faria o outro se sentir prejudicado.

A alegação que a abertura desafia a vocação da cidade para os fluxos é parcialmente procedente. Isto porque o único fluxo desafiado parece ser o daqueles que utilizavam automóvel na Paulista. No entanto, a Avenida possui outras opções de modal para quem quiser visitá-la — são três estações de metrô, pontos de táxi e de ônibus — e ruas adjacentes para aqueles que queiram apenas usá-la como via. No entanto, o fluxo de pessoas permanece na Paulista. E, na verdade, se fortalece.

Os argumentos dos transtornos são improcedentes. O acesso aos hospitais e hotéis foi solucionado. A poluição sonora foi regulamentada via decreto (ver anexos). Apenas o uso de automóveis ficou impossibilitado por um pequeno período de tempo. O que não impede, por exemplo, o morador de se programar e, caso necessário, retirar o veículo da área impedida antes da medida se iniciar, já que ela tem horário fixo para começar e terminar.

Dito isso, indagamos: tal política pública é realmente ruim para a população da região? Trabalhos como os de Chaudhuri e Zief (2015), Sarmiento e colaboradores (2010) e Spilker e colaboradores (2016b, 2016c), realizados sobre políticas públicas semelhantes, como as “Ciclovias Recreativas”, de Bogotá, e as “Summer Streets”, em San Francisco, indicam que esse tipo de medida gera ganhos ao comércio local, favorece saúde pública, entre outros impactos potencialmente positivos.

A política pública de Abertura da Avenida Paulista reforça algo que já é peculiar naquele espaço: ser um ponto turístico da metrópole. E coaduna com algo presente nos discursos: a questão da propriedade. No âmbito público, tende a dar mais visibilidade à Avenida, gerando argumentos que podem ser utilizados em políticas públicas para sua preservação. Já no âmbito privado, a medida sedimentaria mais ainda a segurança do espaço (JACOBS, 2011) e a valorização das propriedades da região (CROMPTON, 2001). Em resumo, a política pública em questão favorece o turismo, a economia da região, a preservação do espaço e a valorização dos imóveis do entorno.

## **5.2 A abertura da Avenida Paulista para pedestres é suficiente?**

Os discursos centrais existentes nas posições favoráveis à abertura da Avenida Paulista passaram por dois pontos: vivência — apontando para a busca de conceitos como cidadania, civilidade e comunidade — e participação social — com uma lógica fantasmática de busca pelo

protagonismo nas decisões naquele espaço. Indicamos, então, possíveis falhas desses discursos e outras orientações.

Pensar democraticamente o espaço urbano é buscar formas dele atender as diferentes demandas. Corrigir as desigualdades parece ser uma das razões que explicam diferentes identidades se organizando para construir um novo modelo de cidade. No caso específico da abertura da Paulista, seria interessante reconhecer necessidades daqueles que precisam “chegar até” ela, no entanto, esses também poderiam compreender que a Avenida tem muito mais possibilidades do que servir apenas para se “passar por” ela. Se o conceito de cidade está sendo desconstruído pela modernidade, com a abertura da Avenida um novo espaço de fluxos parece emergir na Paulista. Mas não fluxos de mercadorias e máquinas e sim de afetos, de pessoas, de dinamicidade.

Se a ideia ao se propor abrir a Avenida Paulista para pessoas era gerar um novo imaginário de cidade, a política pública ainda se encontra imatura. Por enquanto, transformou-se apenas em espaço de lazer. Observou-se que muitos usuários da política pública se deslocam para a Paulista em veículos automotores e que outras políticas de acalmamento de trânsito foram descontinuadas com a mudança de gestão com alto apoio da população, parece ser possível afirmar que o imaginário popular hegemônico do uso dos espaços viários ainda persiste. O uso temporário para o lazer não deixa de ser uma vitória, mas carece de mais esforços dos envolvidos para gerar maior apropriação da população naquele espaço em busca das ideias de cidadania e coletividade e evitar que a Abertura da Paulista se torne um simulacro de uma cidade possível com a finalidade de docilizar o ativismo.

Um segundo ponto a ser inferido trata do protagonismo buscado pelos sujeitos políticos que defenderam a medida. Há representatividade suficiente dos grupos favoráveis para serem protagonistas, ou ainda é necessário ampliar sua cadeia de equivalência? Nos discursos analisados, observamos que eles usam o apoio popular à medida como “trunfo”. Contudo, uma população desarticulada tende muito à volatilidade. Ou seja, pode perder o interesse na política pública se receber certos estímulos contrários. Por isso, seria interessante que os ativistas, principalmente agora que a cadeia de equivalência com a Prefeitura foi quebrada, em 2017, com a mudança de gestão, encontrassem mais vozes políticas para apoio mútuo e, assim, aumentar sua representatividade.

Dito isso, uma questão a ser solucionada é a visão de “relação antagônica” com as associações “protetoras” da Avenida Paulista. A negociação precisa estar presente nesta relação. Se um lado é mais fechado ao diálogo, o outro poderia buscar caminhos para preencher

essa lacuna. Além disso, outros atores serem ouvidos também é algo indispensável ao equilíbrio de demandas. Uma cidade plural é aquela onde o conflito é desejado. “É um equívoco acreditar que uma “boa sociedade” é aquela na qual os antagonismos foram erradicados e onde o modelo adversarial de política se tornou obsoleto” (MOUFFE, 2003, p. 11). A pluralidade de ideias sobre o uso dos espaços urbanos é desejável.

Observado o embate que ocorreu na Avenida Paulista, em que ambas as posições discursivas se mostraram com problemas, o que podemos extrair desse caso individual e tentar generalizar para as questões de médio alcance sobre o uso espaço público? Uma alternativa possível que defendemos é a criação de *open-minded spaces*. O que implica na flexibilização do uso dos aparatos urbanos. Se todos pagam com impostos a construção destes aparatos, como avenidas, por exemplo, é preciso repensar seus usos para que não apenas parte da população possa utilizá-los.

### **5.3 Uma alternativa: a geração de *open-minded spaces***

Antes de propor uma alternativa que concilie interesses sobre o uso do espaço público das metrópoles, é preciso reconhecer que cada uma delas tem características únicas, e qualquer direcionamento aqui dado, serve mais como uma forma de se pensar o urbano do que uma prescrição fechada de como o espaço público delas deve ser.

Considerando que as metrópoles do Sul global são o foco de nossa dissertação, é preciso reconhecer que nessas metrópoles ainda há uma série de gargalos infraestruturais e sociais a serem corrigidos, e propor alguma forma de se pensar o espaço público da cidade deve levar isso em consideração. Portanto, precisamos nos afastar de ideias mais radicais de planejamento urbano, oriundas de países escandinavos, por exemplo, que possuem um contexto social diferente do nosso. Desses modelos podemos importar alguns conceitos, mas temos que adaptá-los ao contexto do Sul global.

Uma primeira coisa a ser considerada se refere aos mecanismos e capacidades de regulação das relações entre os indivíduos no espaço urbano. No Sul global, tais mecanismos são frouxos. Por exemplo, as legislações de trânsito ainda engatinham em gerar punições rígidas para o mau comportamento no tráfego. Isto somado ao comportamento individualista que se fomentou na metrópole leva a casos de verdadeira selvageria dos indivíduos no trafegar. Esse tipo de fator parece impeditivo para modelos de planejamento urbano do Norte global, baseados na confiança mútua entre os usuários. Um exemplo é a ideia de espaço compartilhado de

tráfego, no qual toda a sinalização de trânsito é retirada e os indivíduos precisam negociar sua relação no trânsito com o outro e assumir a responsabilidade por seu próprio comportamento (TOTH, 2009).

Um segundo fator trata da questão do adensamento urbano. Se a população urbana cresce cada vez mais, é preciso que soluções sejam geradas na microescala. Para que o habitante possa ter todas as possibilidades necessárias à sua vida nos arredores de seu lar. Mas isso, não deve acontecer visando à segregação, mas sim à integração. Assim, escolas, comércios, hospitais, espaços de lazer devem estar espalhados pela metrópole e não concentrados em certas áreas. Focando nos aparatos de lazer, é desejável que cada microrregião os possua. Algo que o Programa Ruas Abertas tenta incentivar com suas quase 30 ruas e avenidas fechadas temporariamente para a apropriação da população.

Se é necessário rever o modelo de planejamento urbano nas metrópoles, tendo em vista os problemas existentes, tanto de infraestrutura como de comportamento, então iniciativas para tal são desejáveis. E as estratégias de acalmamento do trânsito, que já se mostraram satisfatórias em outros países que as implementaram, seguem como uma boa alternativa para tentar unir as duas esferas — melhoram a mobilidade e aproximam os indivíduos. Embora, é claro, necessitem ser pensadas sob o contexto de onde serão implementadas.

No entanto, utilizando o exemplo de São Paulo, mesmo vendo que a abertura da Avenida Paulista gera benefícios a ambos os lados que disputaram sua implementação ou não, ela é uma medida que ainda precisa se fortalecer. É preciso que ambos os grupos compartilhem alguns significados sobre o uso do espaço público. E é essa lacuna que nossa proposta alternativa visa preencher. Encontrar meios em que a vocação aos fluxos e apropriação do espaço pela população possam convergir. Para isso, a rua precisa aproximar e não separar os diferentes indivíduos. Necessita ser via de circulação, mas também domínio público, de ponto de encontro para os diferentes manifestarem suas demandas sobre a metrópole.

O papel das ruas como "domínio público" tem sido amplamente restrito aos pavimentos — calçadas — e às zonas de pedestres — ilhas. Porém é preciso pensar as ruas da cidade como domínio público completo, o que inclui novos espaços destinados à coexistência pacífica das atividades no espaço público, bem como os veículos motorizados, em especial aqueles que procuram o acesso à vizinhança (BARTER, 2009). Obviamente, as metrópoles do Sul global não estariam preparadas para uma resignificação dos espaços urbanos em grande escala. Diante disso, propomos que aquelas com alta representatividade para uma microrregião, como, por exemplo, a Avenida Paulista, possam ser transformadas em *open-minded spaces*.

*Open-minded spaces* podem oferecer à cidade espaços que tornem a população capaz de interagir livremente com as oportunidades lá oferecidas. Com este modelo sendo prioridade, partes diferentes de uma cidade podem ser reunidas, promovendo inter-relações, tolerância e respeito mútuo (WALZER, 1986). Aparentemente vazios de significado, os *open-minded spaces* podem adquirir significados em constante mudança, sociais, estéticos, políticos e econômicos, em oposição a "espaços simples", projetados para um propósito específico. Os *open-minded spaces* são projetados para uma variedade de usos, incluindo imprevistos e imprevisíveis, usados por cidadãos que fazem coisas diferentes e estão preparados para tolerar, até mesmo se interessar por coisas que eles próprios não fazem (BRAVO, 2013).

Num espaço multifuncional, tanto a circulação como a apropriação e o encontro dos diferentes usuários seriam possíveis. Na Avenida Paulista, o que lá atualmente ocorre não chega a torná-la um espaço multifuncional ainda. Há a substituição temporária de uma função (circulação) por outra (lazer). Transformar a Avenida Paulista envolveria a não fixidez daquele espaço, os diferentes usos sendo possíveis por mais tempo e mais dias. Seria permitir a circulação em velocidades reduzidas, seja em suas vias transversais, ou em um dos lados de forma alternada. Ou até fechando para veículos por fins de semanas inteiros. Em suma, seria dar oportunidade para que os diferentes usos ocorressem naquele espaço, e seu significado fosse sendo preenchido conforme o uso. Em decorrência, espaços semelhantes se propagassem pela metrópole. O uso do espaço urbano nas metrópoles permaneceria como um significante vazio a ser preenchido, repetidamente.

Conforme Latham (2003), as cidades são enormes geradoras de conexões entre o inesperado e o não-excepcional. Esse tipo de espaço também é uma experiência em curso de como as pessoas de diferentes classes, interesses, e valores possam conviver juntos. O que pode produzir divisões, mas também gerar novas formas de conexões e misturas híbridas inesperadas (LATHAM, 2003).

É óbvio que para tal implementação, uma série de medidas complementares precisariam ser tomadas, tanto para garantir o uso seguro do espaço, como para resolver os problemas gerados. No entanto, utilizamos da liberdade que o método retroutivo nos dá em sua terceira etapa para levantar essa bandeira desafiadora, se pensarmos no cotidiano das metrópoles, principalmente nas do Sul global.

## 5.4 Algumas considerações: contribuições, limitações e estudos futuros

Ao término da dissertação, alguns apontamentos são necessários. O primeiro é que ela é uma representação de algumas nuances presentes num embate complexo e de forma alguma tem interesse de se mostrar como explicação final dos fatos ocorridos.

Em seguida, a democracia, tão argumentada entre os sujeitos investigados, necessita ser plural e por isso, um novo modelo de cidade passa também pelo aumento das possibilidades de escolha de seus cidadãos. Logo, os grupos antes favorecidos pelo modelo urbano em vigor precisam saber ceder um pouco de seus privilégios e se comprometerem com os interesses da cidade.

Outra questão refere-se à capacidade de se pensar coletivamente a cidade. A abertura de ruas para a convivência ajuda a devolver o caráter coletivo da população. Tal caráter favorece o pensar a cidade para todos. Pois, se a individualidade afasta os sujeitos de pensar a cidade, propiciar que os espaços públicos almejem a convivência pode devolver a subjetividade política ao cidadão. Além disso, como alguns sujeitos apontaram, a abertura de avenidas tem uma função simbólica para as mudanças que as cidades precisam. Logo, são necessárias mais ações semelhantes. Aqui levantamos a ideia de se gerar *open-minded spaces* nas metrópoles. É preciso pensar a cidade na escala humana como um todo.

Quanto à Paulista, seu significado continuará sendo disputado. A atual situação mostra que os discursos a favor da abertura estão menos articulados que os contrários. E como as lógicas que dão sustentação hegemônica ao atual modelo de cidade excludente ainda alimentam o imaginário popular, o trabalho de construção de uma nova lógica para a cidade está apenas começando.

A dissertação em tela contribui para o campo da administração pública, em pelos menos três frentes. Primeiro, apontando caminhos que coletivos ativistas tomaram para dar vida a uma política pública. O que pode estimular iniciativas semelhantes. Depois, mostrando que a relação entre governo e sociedade civil no planejamento governamental não é só benéfica para implementar políticas públicas como também é necessária. E por último, estudando como uma metrópole do Sul global reage ao ter o espaço para automobildade desafiado, novos *insights* podem ser gerados para contribuir com políticas públicas que visam mitigar os problemas gerados pela crise da mobilidade urbana no Sul global.

Como limitações da dissertação, destacamos quatro pontos. Primeiramente, embora nossas fontes secundárias sejam ricas de conteúdo, nosso arquivo de pesquisa poderia ter buscado fontes primárias de todos os domínios que o compõem. Segundo, o domínio ‘usuários’ também poderia ter sido agregado à pesquisa de forma a enriquecê-la. Terceiro, embora a TD de Laclau e Mouffe tenha caráter pós-estruturalista, nossas análises iniciam-se por um viés estrutural. E finalmente, a problematização realizada na primeira etapa do método retrodutivo para ser considerada completa, precisaria incluir uma análise arqueológica e genealógica dos discursos e nós fizemos apenas a análise arqueológica.

Para estudos futuros, recomendamos análises subsequentes sobre o arquivo de pesquisa com uma direção genealógica visando descobrir também as condições de “impossibilidade” presentes no embate. Elaboração de estudos específicos sobre os impactos positivos da Abertura da Avenida Paulista com diferentes vieses metodológicos. E por último, a realização de estudos, com teor semelhante, visando a compreensão de embates políticos sobre o uso do espaço urbano em outras metrópoles do Sul global.

## REFERÊNCIAS

---

- AUGÉ, M. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da sobremodernidade. Lisboa, 90 Graus, 2005.
- BACCHI, C. Why Study Problematizations? Making Politics Visible. **Open Journal of Political Science**. v. 2. n. 1, p. 1-8, 2012.
- BANISTER, D. Traffic Calming in the United Kingdom: The implications for the local Economy, **Aestimium**, [S.l.], jun. 2009.
- BARBOSA, R. J. **Apostila de Treinamento**: Análise de Dados Qualitativos com o uso do Nvivo 8. 2009. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/81950243/apostila-nvivo-8#scribd>> Acesso em 27 jun. 2015.
- BARCZAK, R.; DUARTE, F. Impactos ambientais da mobilidade urbana: cinco categorias de medidas mitigadoras. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, v. 4, n. 1, p. 13-32, jan./jun. 2012.
- BARTER, P. A. Earning a Public Space Dividend in the Streets, **Journeys - LTA Academy**, Singapore, n. 2, p. 32-39, maio 2009.
- BATISTA, M. M.; SILVA, C. C. G.; MELLO, S. C. B. Da teoria à análise política e social. In: MELLO, S. C. B. (Org.). **Construção Social da Tecnologia e Teoria do Discurso**. Recife: Editora UFPE, 2014.
- BONDUKI, N. O modelo de desenvolvimento urbano de São Paulo precisa ser revertido. **Estudos avançados**, v. 25, n. 71, 2011.
- BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 04 jan. 2012.
- BRAVO, L. Open Spaces, Public Spaces, Publics, Open-minded Places. **The Public Space Of Education**, ns. 1, 2013
- BRAY, P. M. The New Urbanism: celebrating the city. **Places**, v. 8, n. 4, 1993.
- CÂMARA DE SÃO PAULO. Fechamento de ruas para automóveis volta a ser discutido em São Paulo. **Câmara Municipal de São Paulo**. 05 out. 2015. Disponível em: <<http://www.camara.sp.gov.br/blog/fechamento-de-ruas-para-automoveis-volta-a-ser-discutido-em-sao-paulo>>. Acesso em: 22 nov. 2015.
- CASTELLS, M. BORJA, J. As Cidades como atores Políticos. **Novos Estudos CEBRAP**, n. 45, julho, pp. 152 a 166, 1996.
- CASTELLS, M. Space of flows, space of places: materials for a theory of urbanism in the information age. In: Graham (ed.). **The cyber cities reader**. Nova Iorque: Routledge, 2004.

CATRACA LIVRE. Petição pede que Av. Paulista seja aberta aos Pedestres e ao lazer aos domingos. **Catraca Livre**. 29 jun. 2015. Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/geral/mobilidade/indicacao/peticao-pede-que-av-paulista-seja-aberta-aos-pedestres-e-ao-lazer-aos-domingos/>> Acesso em: 10 fev. 2016.

CET — Companhia de Engenharia de Tráfego. Acidentes de Trânsito Fatais – Relatório Anual. **Companhia de Engenharia de Tráfego**. 2015. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/395294/relatorioanualacidentesfatais2014.pdf>>. Acesso em: 11 maio 2016.

CET — Companhia de Engenharia de Tráfego. Mortes no trânsito caem 20,6%, e 257 vidas são salvas em um ano. **Companhia de Engenharia de Tráfego**. 22mar. 2016b. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/noticias/2016/03/22/mortes-no-transito-caem-20,6,-e-257-vidas-sao-salvas-em-um-ano.aspx>>. Acesso em: 11 maio 2016.

CET — Companhia de Engenharia de Tráfego. Programa de Proteção à Vida – PPV. **Companhia de Engenharia de Tráfego**. 2016a. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/programa-de-protecao-a-vida-ppv.aspx>>. Acesso em: 11 maio 2016.

CICLOCIDADE. Abertura da Paulista: um compromisso a ser assumido pelo Ministério Público Estadual. **Ciclocidade**. 05 out. 2015. Disponível em: <<http://www.ciclocidade.org.br/noticias/780-abertura-da-paulista-um-compromisso-a-ser-assumido-pelo-ministerio-publico-estadual>>. Acesso em: 25 out. 2015.

CIDADEAPÉ. Avenida Paulista para as pessoas: uma demanda da sociedade civil. **CidadeaPé**. 28 ago. 2015. Disponível em: <<http://cidadeape.org/2015/08/28/avenida-paulista-para-as-pessoas-uma-demanda-da-sociedade-civil/>>. Acesso em: 11 fev. 2016.

CIDADEATIVA. Uma lei para a Paulista Aberta. **Cidade Ativa**. 25 jan. 2016. Disponível em: <<http://www.cidadeativa.org.br/#!UmaleiparaaPaulistaAberta/c1na6/56a694760cf229630710d517>>. Acesso em: 12 fev. 2016.

CINTRA, M. **Os custos dos congestionamentos na cidade de São Paulo**. São Paulo: FGV, 2014.

CHAUDHURI, A.; ZIEFF, S.G. Do open streets initiatives impact local businesses? The case of Sunday Streets in San Francisco, California. **Journal of Transport & Health**, v. 2, p. 529-539, 2015.

CORDEIRO, A.; MELLO, S. C. B. **Crise de Sentido no Capitalismo Avançado**: uma abordagem discursiva. Recife: Edupe, 2013.

CORREIA, T. B. Espaço, tempo e cidade: as tecnologias da velocidade e o ambiente urbano. In: XX Encontro nacional da ANPOCS, 1996, Caxambú **Anais eletrônicos...**Caxambú: ANPOCS, 1996.

CROMPTON, J. L. The impact of parks on property values: A review of the empirical evidence. **Journal of Leisure Research**, 33, 1-31, 2001.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2016.

EBC. São Paulo bate recorde de congestionamento. **EBC Agência Brasil**. 23 maio 2014 Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-05/sao-paulo-bate-recorde-de-congestionamento>>. Acesso em: 11 maio 2016.

EL PAÍS. Do endereço dos barões do café às Bicicletas. **El País**. 12 jul. 2015. Disponível em: <[http://brasil.elpais.com/brasil/2015/07/03/politica/1435941597\\_203446.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2015/07/03/politica/1435941597_203446.html)>. Acesso em: 23 nov. 2015.

ELLIS, C. The New Urbanism: Critiques and Rebuttals. **Journal of Urban Design**, v. 7, n. 3, p. 261–291, 2002.

EXAME. Haddad quer fechar a paulista para carros já neste domingo. **Exame**. 28 set. 2015. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/haddad-quer-fechar-a-paulista-para-carros-ja-neste-domingo>>. Acesso em 22 nov. 2015.

FECOMÉRCIOSP — Federação do Comércio de Bens, Serviços e Serviços do Estado de São Paulo. Capital paulista é 5º maior mercado da América do Sul. **FECOMÉRCIOSP**. 22 jan.2014Disponível em: <<http://www.fecomercio.com.br/noticia/capital-paulista-e-5o-maior-mercado-da-america-do-sul>> Acesso em: 7 maio 2016.

FERREIRA, J. S. W. São Paulo: cidade da intolerância, ou o urbanismo “à brasileira” **Estudos avançados**, v. 25, n. 71, 2011.

FISCHER, R. M. B. Foucault e a análise do discurso em educação. **Cadernos de Pesquisa**. Rio de Janeiro, n. 114, p. 197-223, 2001.

FOLHA. Análise: Punição a carros funcionou em Xangai e Nova York. **Folha de São Paulo**. 12 out. 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/10/1355349-punicao-a-carros-funcionou-em-xangai-e-nova-york.shtml>> Acesso em: 15 jan. 2016.

FOLHA. Atropelos para fechar paulista ofuscam ação respaldada por urbanistas. **Folha de São Paulo**. 16 out. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/10/1694622-atropelos-para-fechar-paulista-ofuscam-acao-respaldada-por-urbanistas.shtml>>. Acesso em: 22 nov. 2015.

FOUCAULT, M. **A arqueologia do saber**. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

FURNESS, Z. Não temos nada a perder, exceto nossas correntes (de bicicleta): contemplando o futuro do cicloativismo e do carro. **Pós**, v. 12, n. 1, 2013.

G1. Paris vai fechar Champs elysees para carros um domingo ao mês. **Portal G1**. 06 jan. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2016/01/paris-vai-fechar-champs-elysees-para-carros-um-domingo-ao-mes.html>> Acesso em: 15 jan 2016.

GAETE, C. M. Ranking 2016 das cidades mais populosas e densas do mundo. **ArchDaily Brasil**. 14 Jul 2016. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/791228/ranking-2016->

las-ciudades-mas-pobladas-y-las-mas-densas-del-mundo-segun-demographia>. Acesso em: 4 fev.2016.

GAZETADOPOVO. Londres fechará principal rua commercial para os carros. Que efeito tem isso? **Gazeta do Povo**. 20 jul. 2016. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/londres-fechara-principal-rua-comercial-para-os-carros-que-efeito-tem-isso-5f2w892fe1zcr2pz0oyrfacux>>. Acesso em: 20 out. 2016.

GEHL, J. **Cidade para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, J. **Life between buildings: Using public spaces**. Washington, DC: Island Press, 2011.

GLYNOS, J.; HOWARTH, D. **Logics of Critical Explanation in Social and Political Theory**. London/New York: Routledge, 2007.

GLYNOS, J.; KLIMECKI, R.; WILLMOTT, H. Logics in policy and practice: a critical nodal analysis of the UK banking reform process. **Critical Policy Studies**, v. 171, p. 1-23, jun. 2015

GONÇALVES, S. C. O método arqueológico de análise discursiva: o percurso metodológico de Michel Foulcault. **História e-História**, v.1, p.1-21, 2009.

GONÇALVEZ, L. F. **O estudo do lugar sob o enfoque da geografia humanística: um lugar chamado Avenida Paulista**. 2010. 266 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), FFLCH/USP, São Paulo, 2010.

GRAHAM, S. FlowCity: Networked Mobilities and the Contemporary Metropolis **Journal of Urban Technology**, v. 9, n. 1, p. 1-20, 2002.

GRAHAM, S.; MARVIN, S. **Splintering Urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition**. London: Routledge, 2001.

HARVEY, D. A liberdade da cidade. In: MARICATO, Hermínia et al. **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, D. Neoliberalismo como destruição criativa. **Interfacehs** – Revista de Gestão Integrada em Saúde do Trabalho e Meio Ambiente - v.2, n.4, tradução, ago 2007.

HARVEY, D. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez. 2012.

HASS-KLAU, C. Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing: A review of the evidence from Germany and the UK. **Transport Policy**, v. 1, n. 1, p. 21-31, 1993.

HOWARTH, D. **Discourse**. New York: Open University Press: McGraw Hill, 2000.

IBGE — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil. **IBGE**. 2015. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/00000021200503132015051726392193.pdf>>. Acesso em: 26 mar. 2016.

IBGE — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Estimativas de população. **IBGE**. 2016. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2015/estimativa\\_dou.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2015/estimativa_dou.shtm)> Acesso em: 24 jan. 2016.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

JORNAL-DO-OESTE. Se precisar de outra audiência pública, a gente faz, diz Haddad. **Jornal do Oeste**. 02 out. 2015. Disponível em: <<http://www.jornaldooeste.com.br/cotidiano/2015/10/se-precisar-de-outra-audiencia-publica-a-gente-faz-diz-haddad-sobre-paulista/1474969/>>. Acesso em: 25 out. 2015.

KELBAUGH, D. Three paradigms: New urbanism, everyday urbanism, post-urbanism. **Bulletin of Science, Technology & Society**, v. 20, n. 4, p. 285–289, 2000.

LACLAU, E.; MOUFFE, C. **Hegemonia e estratégia socialista**: Por uma política democrática radical. São Paulo: Intermeios, 2015.

LACLAU, E.; MOUFFE, C. **Hegemonía y Estrategia Socialista**: Hacia una Radicalización de la Democracia. Madrid: Siglo XXI, 1987.

LACLAU, E.; MOUFFE, C. **Hegemony and Socialist Strategy**: Toward a radical Democratic Politics. London: Verso, 1985.

LATHAM, A. Urbanity, Lifestyle and Making Sense of the New Urban Cultural Economy: Notes from Auckland, New Zealand. **Urban Studies**, v. 40, n. 9, 1699-1724, 2003.

LEÃO, A.; FERREIRA, B. R. T.; GOMES, V. P. M. Um “elefante branco” nas dunas de Natal? Uma análise pós-desenvolvimentista dos discursos acerca da construção da Arena das Dunas. **Rev. Adm. Pública**, Rio de Janeiro, v. 50, n. 4, p. 659-687, jul./ago. 2016.

LECHINI, G.O. “Sul” para além da geografia, a acepção política e econômica do termo. **Revista IHU Online**, a. 14, n. 459, nov. 2014.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LITMAN, T. Benefits and Costs, Evaluating Traffic Calming Benefits, Cost and Equity Impacts, **Victoria Transport Policy Institute**, 1999.

LOOKWOOD, I. M. ITE Traffic Calming Definition. **ITE Journal**, v. 67, p. 22-24, jul. 1997.

LOPES, A. C.; MENDONÇA, D.; BURITY, J. A. A contribuição de Hegemonia e estratégia socialista para as ciências humanas e sociais. *In*: LACLAU, E.; MOUFFE, C. **Hegemonia e estratégia socialista**: Por uma política democrática radical. São Paulo: Intermeios, 2015.

MARICATO, E. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. **São Paulo em Perspectiva**, v. 14, n. 4, 2000.

MARRONE, G. Semiótica da cidade: corpos, espaços, tecnologias. **Galaxia** (São Paulo, Online), n. 29, p. 28-43, jun. 2015.

MENDONÇA, D. A teoria da hegemonia de Ernesto Laclau e a análise política brasileira. **Ciências Sociais Unisinos**, v. 43, n. 3, p.249-258, set./dez. 2007.

MENDONÇA, D. Antagonismo como identificação política. **Revista Brasileira de Ciência Política**, Brasília, n. 9, p. 205-228, set./dez. 2012a.

MENDONÇA, D. O momento do político: indecidibilidade, decisão e ruptura. *In*: 8º Encontro da ABCP, 2012, Gramado (RS). **Anais eletrônicos...** Gramado (RS): ABCP, 2012b.

MENDONÇA, D. Teorizando o agonismo: crítica a um modelo incompleto. **Revista Sociedade e Estado**, v. 25, n. 3, set./dez. 2010.

MERRIFIELD, A. The right to the city and beyond: notes on a Lefebvrian re-conceptualization. **City**, v. 15, n. 3-4, 2011.

MINHASAMPA. Por uma São Paulo mais humana. **Paulista Aberta**. 2016. Disponível em: <<http://www.paulistaaberta.minhasampa.org.br/>> Acesso em 10 fev. 2016.

MOBILIZE. Proposta Paulista Aberta. **Mobilize Brasil**. 22 dez. 2014. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/blogs/sampa-pe/sem-categoria/proposta-paulista-aberta/>> Acesso em: 10 fev. 2016.

MORAES, F. L. M. B. **Estudo crítico e histórico da Avenida Paulista**. 1995. 281 f. Dissertação (Mestrado em História), IFCH/UNICAMP, Campinas, 1995.

MOUFFE, C. Democracia, Cidadania e a questão do pluralismo. **Política & Sociedade**, v. 1, n. 3, p. 11-26, 2003.

MPE-SP — Ministério Público do Estado de São Paulo. Nota à imprensa: Fechamento da Paulista. **Ministério Público do Estado de 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: 25 out. 2015.

NEUMAN, M. The Compact City Fallacy. **Journal of Planning Education and Research**, v. 25, p.25:11-26, 2005;

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Estado da motorização individual no Brasil – Relatório 2015**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR/UFRJ, 2015. Disponível em: <[http://www.observatoriodasmetroles.net/download/automoveis\\_e\\_motos2015.pdf](http://www.observatoriodasmetroles.net/download/automoveis_e_motos2015.pdf)> Acesso em 12 dez. 2016.

OLIVEIRA, G. G.; OLIVEIRA, A. L.; MESQUITA, R. G. A Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe e a Pesquisa em Educação. **Educação&Realidade**, Porto Alegre, v. 38, n. 4, p. 1327-1349, out./dez. 2013.

OLIVEIRA, M. A. N. **Avenida Paulista: a produção contemporânea de uma paisagem de poder**. 1998. 296 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – UNICAMP, São Paulo, 1998.

OMS — Organização Mundial da Saúde. **Global status report on road safety**. Geneva: World Health Organization, 2015.

OMS — Organização Mundial da Saúde. **Global status report on road safety: time for action**. Geneva: World Health Organization, 2009.

ONU — Organizações das Nações Unidas. **Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 é lançada oficialmente hoje (11) em todo o mundo**. **United Nations**. 11 maio 2011a. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito-2011-2020-e-lancada-oficialmente-hoje-11-em-todo-o-mundo/>>. Acesso em: 04 maio 2016.

ONU — Organizações das Nações Unidas. **Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020**. New York: United Nations, 2011b.

ONU — Organizações das Nações Unidas. **Transforming Our World: The 2030 Agenda for sustainable development**. New York: United Nations, 2015a.

ONU — Organizações das Nações Unidas. **World Urbanization Prospects: The 2014 Revision**. Nova Iorque: United Nations, 2015b.

OPAS — Organização Pan-Americana da Saúde. **Segurança de pedestres: Manual de segurança viária para gestores e profissionais da área**. Brasília, DF: OPAS, 2013.

PAIVA JUNIOR, F. G.; LEÃO, A. L. M. S.; MELLO, S. C. B. Validade e Confiabilidade na Pesquisa Qualitativa em Administração. **Revista de ciências da administração**, v, 13, n. 31, p. 170-209, set./dez. 2011.

PAULISTA ABERTA PELAS PESSOAS. Produção: **SmartyVideos**. 2016. Documentário, 40'20". Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=Z108obS-3yg>>. Acesso em: 13 out de 2016.

PAULISTA VIVA. Nota da Associação Paulista Viva em relação à decisão da prefeitura no sentido de fechar a Avenida Paulista neste domingo, dia 18/10. **Associação Paulista Viva**. 16 out. 2015. Disponível em: <<http://www.associacaopaulistaviva.org.br/site/nota-da-associacao-paulista-viva-em-relacao-a-decisao-da-prefeitura-no-sentido-de-fechar-a-avenida-paulista-neste-domingo,-dia-18-10.php>> Acesso em: 25 out. 2015.

PEREIRA, I. M. L.; CHAGAS, P. D. Arquivo e Memória: uma análise dos conceitos de arquivo segundo Michel Foucault e Roberto Gonzalez Echevarría. **Fólio – Revista de Letras Vitória da Conquista**, v. 3, n. 2, p. 319-331, jul./dez. 2011.

PESCATORI, C. Cidade compacta e cidade dispersa: ponderações sobre o projeto do Alphaville Brasíliat. **R. B. Estudos Urbanos e Regionais**, v.17, n.2, p.40-62, 2015.

PESES, M. W. Automobility, Vélomobility, American Mobility: An Exploration of the Bicycle Tour. **Mobilities**, v. 5, n. 1, p. 1-24, fev. 2010.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Programa de Metas 2013-2016: um convite ao planejamento participativo. **Prefeitura de São Paulo**. 2013. Disponível em:

<[http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/planejamento/arquivos/15308-004\\_AF\\_FolhetoProgrmadeMetas2Fase.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/planejamento/arquivos/15308-004_AF_FolhetoProgrmadeMetas2Fase.pdf)>. Acesso em: 11 jan. 2016.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Moradores decidem quais ruas poderão ser abertas para ciclistas e pedestres em seus bairros. **Prefeitura de São Paulo**. 29 set. 2015a. Disponível em: <<http://capital.sp.gov.br/portal/noticia/6039>>. Acesso em: 18 out. 2015.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Lentidão no trânsito da cidade cai, em média, 10% em comparação ao ano passado. **Prefeitura de São Paulo**. 02 jun. 2015b. Disponível em: <<http://capital.sp.gov.br/portal/noticia/5699>>. Acesso em: 11 maio 2016.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Prefeitura convida promotores para acompanhar abertura da Paulista. **Prefeitura de São Paulo**. 16 out. 2015c. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/portal/noticia/7156>>. Acesso em: 25 out. 2015.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Prefeitura institui oficialmente programa ruas abertas. **Prefeitura de São Paulo**. 29 dez. 2016. Disponível em: <<http://capital.sp.gov.br/noticia/prefeitura-institui-oficialmente-programa-ruas-abertas>>. Acesso em: 11 jan. 2017.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. **Streets as Place: Using Streets to Rebuild Communities**. Nova Iorque: PPS, 2008.

RBA. Ministério Público multa Prefeitura de São Paulo por fechamento da Paulista. **Rede Brasil Atual**. 23 out. 2015. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2015/10/ministerio-publico-multa-prefeitura-de-sao-paulo-por-fechamento-da-paulista-1501.html>>. Acesso em: 22 nov. 2015.

REDE NOSSA SÃO PAULO. **9ª pesquisa sobre mobilidade urbana**. São Paulo: Rede Nossa São Paulo/FECOMÉRCIOSP/IBOPE, 2015.

RIBEIRO, A. C. T. A cidade neoliberal: crise societária e caminhos da ação. **OSAL, Observatorio Social de América Latina**, a. 7, n. 21, 2006.

RIETH, F. Resenha de AUGÉ, Marc. Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papyrus, 1994. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 1, n. 2, p. 270-271, jul./set. 1995.

RODRIGUES, J. M. Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas. **R. TCEMG**, Belo Horizonte, v. 34, n. 3, p. 80-93, jul./set. 2016

ROLNIK, R. O lazer humaniza o espaço urbano. *In*: SESC SP. (Org.). **Lazer numa sociedade globalizada**. São Paulo: SESC São Paulo/World Leisure, 2000

ROLNIK, R. 2015: o começo do fim? **Yahoo Notícias**. 11 jan. 2016. Disponível em: <<https://br.noticias.yahoo.com/2015-o-come-o-do-fim-1340823393206326.html>> Acesso em: 17 jan. 2016.

ROLNIK, R; KLINTOWITZ, D. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos avançados**, v. 25, n. 71, 2011.

SADIK-KHAN, J. **Urban Street Design Guide**. New York: NACTO, 2012.

SANTOS, Boaventura de Sousa; MENESES, Maria Paula. (Orgs.) **Epistemologias do Sul**. São Paulo; Editora Cortez. 2010.

SARMIENTO, O. *et al.* A Ciclovía Recreativa: O Programa Recreação em Massa com Potencial de Saúde Pública. **Journal of Physical Activity and Health**, v. 7, p. S163-S181, 2010.

SECCHI, L. **Políticas Públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. São Paulo: Cengage Learning, 2012.

SHELLER; M.; URRY, J. The city and the car. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 24, n. 4, p. 737-757, 2000.

SHIBAKI, V. V. **Avenida Paulista: da formação à consolidação de um ícone da metrópole de São Paulo**. 2007. 211 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), FFLCH/USP, São Paulo, 2007.

SILVA, C. C. G.; BATISTA, M. M.; MELLO, S. C. B. A Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe. *In*: MELLO, S. C. B. (Org.). **Construção Social da Tecnologia e Teoria do Discurso**. Recife: Editora UFPE, 2014.

SIMMEL, G. As grandes cidades e a vida do espírito. **Mana**, v. 11, n. 2, p. 577-591, 2005.

SOJA, E. W. Para além de *postmetropolis*. **rev. UFMG**, Belo Horizonte, v. 20, n. 1, p. 136-167, jan./jun. 2013.

SPIPKER, S. et al. Open Streets and Social Benefits. **880 Cities**. 2016a. Disponível em: <<http://880cities.org/images/openstreets-template/pdf/openstreets-social-benefits.pdf>>. Acesso em: 13 jan de 2017.

SPIPKER, S. et al. Open Streets and Local Economies. **880 Cities**. 2016b. Disponível em: <<http://880cities.org/images/openstreets-template/pdf/openstreets-local-economies.pdf>>. Acesso em: 13 jan de 2017.

SPIPKER, S. et al. Open Streets and Physical Activity. **880 Cities**. 2016c. Disponível em: <<http://www.880cities.org/images/openstreets-template/pdf/open-streets-physical-activity.pdf>>. Acesso em: 13 jan de 2017.

SP-IN-FOCO. A nova Paulista e o calçadão que não deu certo. **São Paulo in Foco**. 28 jan. 2016. Disponível em: <<http://www.saopauloinfoco.com.br/a-nova-paulista-e-o-calcadao-que-nao-deu-certo/>>. Acesso em: 12 fev. 2016.

TEIXEIRA, M. C. C. Avenida Paulista: a produção do espaço através do tempo. **Revista do Departamento de Geografia**, FFLCH/USP, São Paulo, n. 3, p. 81-94, 1984.

TERRA. Milhares curtem o 1º dia oficial de Paulista fechada. **Portal Terra**. 18 out. 2015. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/milhares-curtem-o-1-dia-oficial-de-avenida->

paulista-fechada,4ac4fed517f2a79e5d30e58208a8cc00qcffdd73.html>. Acesso em: 25 out. 2015.

TORFING, J. **New theories of discourse: Laclau Mouffe, and Zizek**. Oxford: Blackwell. 1999.

TOTH, G. **Where the Sidewalk Doesn't End: What Shared Space has to Share**. Project for Public Spaces, 2009.

TOURAINÉ, A. **Crítica da modernidade**. Petrópolis: Vozes, 1994.

UOL. 40 km/h, 32 km/h: onde no mundo a velocidade baixou e qual o atual limite? **Portal Uol**. 26 set. 2016. Disponível em: <<https://eleicoes.uol.com.br/2016/noticias/2016/09/26/40-kmh-32-kmh-onde-no-mundo-a-velocidade-baixou-e-qual-o-atual-limite.htm>> Acesso em: 15 jan. 2017.

UOL. Grupos pretendem fechar a Avenida Paulista no Dia Mundial sem Carro. **Portal Uol**. 22 set. 2013. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/09/21/grupos-pretendem-fechar-a-avenida-paulista-neste-domingo-dia-mundial-sem-carro.htm>> Acesso em: 17 jul. 2016.

URRY, J. Governance, flows, and the end of the car system? **Global Environmental Change**, v. 18, p. 343-349, 2008.

VÁDEBIKE. Com famílias e bicicletas à porta, comerciantes aprovam abertura da Paulista às pessoas. **Vá de Bike**. 10 set. 2015. Disponível em: <<http://vadebike.org/2015/09/comercio-aprova-fechamento-paulista-abertura/>>. Acesso em: 22 nov. 2015.

VAINER, C. Quando a cidade vai às ruas. In: MARICATO, Hermínia et al. **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2013.

VIA TROLEBUS. Paulista e mais 4 vias serão abertas às pessoas aos domingos. **Via Trolebus**. 21 set. 2015. Disponível em: <<http://viatrolebus.com.br/2015/09/paulista-e-mais-4-vias-serao-abertas-as-pessoas-aos-domingos/>>. Acesso em: 22 nov. 2015.

VIAS-SEGURAS. Estatísticas do seguro obrigatório DPVAT. **Vias Seguras**. 10 mar. 2015. Disponível em: <[http://www.viasseguras.com/os\\_acidentes/estatisticas/estatisticas\\_nacionais/estatisticas\\_do\\_seguro\\_dpvat](http://www.viasseguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisticas_do_seguro_dpvat)>. Acesso em: 04 maio 2016.

VILAÇA, F. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos avançados**, v. 25, n. 71, 2011.

VORMITTAG, E. M. P. A. A. et al. **Avaliação do impacto da poluição atmosférica no Estado de São Paulo sob a visão da saúde**. São Paulo: Instituto Saúde e Sustentabilidade, 2013.

WALZER, M. Pleasures and Costs of Urbanity. **Dissent**, n. 33, p. 470-475, 1986.

WILHEIM, 2013. Mobilidade urbana: um desafio paulistano. **Estudos avançados**, v. 27, n. 79, 2013.

## Apêndices

### Apêndice A – Lista de documentos utilizados no arquivo de pesquisa

Código	Data	Fonte	Título
D01	22/09/2013	UOL	Grupos pretendem fechar a Avenida Paulista no Dia Mundial sem Carro
D02	25/09/2014	Prefeitura	9ª Reunião do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT
D03	21/09/2014	SampaPé/MinhaSampa	Queremos a Paulista inteira Aberta ao lazer aos domingos!
D04	21/12/2014	SampaPé/MinhaSampa	Projeto Paulista Aberta
D05	16/06/2015	Prefeitura	Eventos causarão fechamento temporário do Minhocão e da Paulista
D06	20/06/2015	VádeBike.org	Na inauguração da ciclovia, Av. Paulista será interditada aos carros e aberta às pessoas
D07	28/06/2015	CET	Ciclistas e pedestres ocupam a Paulista para a inauguração da ciclovia
D08	29/06/2015	UOL	Após teste com ciclovia, ideia de fechar a Paulista aos domingos ganha força
D09	07/10/2015	G1	Paulista deve ser fechada mais uma vez para carros no final de semana
D10	29/06/2015	Catraca Livre	Petição pede que Av. Paulista seja aberta aos pedestres e ao lazer aos domingos
D11	01/07/2015	Prefeitura	Conselho da Cidade aprova abertura do Minhocão e da Paulista para pedestres e ciclistas
D12	02/07/2015	Não Assinado	Contra o fechamento da Avenida Paulista para utilização para lazer
D13	02/07/2015	Veja SP	Fechamento da Paulista aos domingos é possível, diz secretário
D14	12/07/2015	El País	Do endereço dos barões do café às bicicletas
D15	15/07/2015	Carta Capital	Uso da Paulista para manifestações ou lazer não é problema, dizem hospitais
D16	29/07/2015	Folha de SP	Em novo teste, Haddad deve fechar avenida Paulista em agosto
D17	18/08/2015	Folha de SP	Av. Paulista deve fechar aos domingos definitivamente, afirma Haddad
D18	19/08/2015	Folha de SP	Fechar avenida Paulista é marketing e traz prejuízo, diz associação
D19	20/08/2015	Estadão	Haddad estuda fechar a Paulista aos domingos uma vez por mês
D20	21/08/2015	CidadeAtiva.org	Abre-te Paulista: uma avenida aberta para pessoas
D21	21/08/2015	Uol-ACSP	Medidas drásticas de Haddad não vão transformar SP em Nova York
D22	23/08/2015	MPE-SP	MP lembra que Município assinou TAC limitando a 3 os eventos anuais naquela via
D23	23/08/2015	G1	Nova ciclovia é inaugurada com Av. Paulista bloqueada ao trânsito
D24	26/08/2015	Estadão	Prefeitura e MPE discutem fechamento da Paulista aos domingos
D25	28/08/2015	CidadeaPé.org	Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo
D26	31/08/2015	R7	Maioria do comércio é favorável à abertura da Paulista', diz secretário
D27	02/07/2015	Estadão	Entre os comerciantes, metade é a favor e 25% contra fechar Paulista para carro, diz pesquisa

D28	14/10/2015	Paulista Viva	Reproduzimos a matéria “Fechar a Paulista é uma estratégia política primária e excludente”
D29	14/09/2015	Prefeitura	Prefeitura e Ministério Público fazem acordo para abertura da Paulista a pedestres e ciclistas
D30	05/07/2015	VádeBike.org	Entidades assinam manifesto pela abertura da Paulista aos domingos
D31	08/09/2015	Estadão	Audiência vai discutir fechamento da Paulista para veículos no dia 19
D32	10/09/2015	Paulista Viva	Reproduzimos a matéria “Brincando com a cidade” publicada no Estadão
D33	10/07/2015	VádeBike.org	Com famílias e bicicletas à porta, comerciantes aprovam abertura da avenida Paulista às pessoas
D34	11/07/2015	VádeBike.org	Audiência Pública debaterá abertura da Avenida Paulista, no sábado 19/09
D35	14/09/2015	Prefeitura	Prefeitura promove audiências públicas para abertura de ruas aos domingos
D36	18/09/2015	Estadão	Paulista deve ser fechada aos domingos em definitivo ainda neste mês, diz Haddad
D37	19/09/2015	Estadão	Proposta da Prefeitura é fechamento da Av. Paulista das 9h às 17h
D38	19/09/2015	Prefeitura	Mais de 200 pessoas debatem abertura da Paulista para pedestres em audiência pública
D39	19/09/2015	Agência Brasil	Audiência pública discute Avenida Paulista como rua de lazer aos domingos
D40	02/10/2015	MPE-SP	Fechamento da Avenida Paulista
D41	21/09/2015	G1	Moradores aprovam fechar Paulista, Sumaré e outras vias aos domingos
D42	28/09/2015	Exame	Haddad quer fechar a Paulista para carros já neste domingo
D43	29/09/2015	Prefeitura	Moradores decidem quais ruas poderão ser abertas para ciclistas e pedestres em seus bairros
D44	07/10/2015	Prefeitura	Construção de cidades agradáveis pede mudanças de conceitos, diz Haddad
D45	02/10/2015	Jornal do Oeste	Se precisar de outra audiência pública, a gente faz', diz Haddad sobre Paulista
D46	02/10/2015	Prefeitura	Quatro subprefeituras realizam audiências públicas neste sábado para o 'Rua Aberta'
D47	05/10/2015	Ciclocidade	Abertura da Paulista: um compromisso a ser assumido pelo Ministério Público Estadual
D48	05/10/2015	Câmara Municipal	Fechamento de ruas para automóveis volta a ser discutido em São Paulo
D49	08/10/2015	Câmara Municipal	Fechamento de 18 ruas aos domingos e feriados já está confirmado
D50	08/10/2015	Estadão	MP pede que fechamento da Paulista para carros seja parcial
D51	15/10/2015	G1	Avenida Paulista será fechada para carros todos os domingos
D52	15/10/2015	Prefeitura	Abertura da Paulista a pedestres e ciclistas
D53	15/10/2015	MPE-SP	NOTA À IMPRENSA - Fechamento da Avenida Paulista
D54	15/10/2015	Estadão	Avenida Paulista vai ser fechada definitivamente aos domingos
D55	15/10/2015	G1	MP chama Prefeitura de 'radical' e quer revisão do fechamento da Paulista
D56	15/10/2015	SampaPé/MinhaSampa	Promotores do MP, queremos a Paulista Aberta ao lazer. Não abrimos mão dessa conquista!
D57	26/10/2015	Prefeitura	Avenida Paulista será aberta para pedestres e ciclistas no domingo

D58	16/10/2015	Prefeitura	Nota de esclarecimento
D59	16/10/2015	Estadão	Haddad convida promotores para fechamento da Paulista
D60	16/10/2015	Folha de SP	Atropelos para fechar Paulista ofuscam ação respaldada por urbanistas
D61	16/10/2015	G1	Decisão é técnica e palavra final é do município, diz Haddad sobre Paulista
D62	16/10/2015	MPE-SP	MP expede nova Recomendação ao Prefeito de São Paulo sobre fechamento da Paulista
D63	16/10/2015	Paulista Viva	Nota em relação à decisão da prefeitura no sentido de fechar a Avenida Paulista neste domingo, dia 18/10
D64	16/10/2015	Prefeitura	Prefeitura convida promotores para acompanhar abertura da Paulista
D65	16/10/2015	R7	MP ameaça ir à Justiça contra fechamento da Paulista a partir deste domingo
D66	25/10/2015	SP Trans	Neste domingo, 24 linhas terão itinerários alternativos surante a abertura da Avenida Paulista para lazer
D67	16/10/2015	Veja SP	Promotoria não quer Paulista fechada e ameaça multar prefeitura
D68	17/10/2015	Estadão	Mesmo negando faixa livre para carro na Paulista, Haddad diz ter atendido MPE
D69	18/10/2015	Estadão	No frio, ciclistas e pedestres passeiam na Avenida Paulista fechada para carros
D70	18/10/2015	Terra	Milhares curtem o 1º dia oficial de Avenida Paulista fechada
D71	22/10/2015	ObservaSP	Por uma Av. Paulista Aberta: em diálogo com o MP
D72	23/10/2015	UOL	Prefeitura de SP é multada por abrir Paulista para lazer no domingo
D73	23/10/2015	CidadeaPé.org	Instalação da Câmara Temática da Mobilidade a Pé no CMTT
D74	23/10/2015	Rede Brasil Atual	Ministério Público multa prefeitura de São Paulo por fechamento da Avenida Paulista
D75	24/10/2015	Exame	Haddad decide manter fechamento da Avenida Paulista
D76	26/10/2015	Estadão	Haddad vai recorrer de multa por fechar a Paulista
D77	26/10/2015	G1	Prefeitura vai recorrer de multa do MP por fechar a Avenida Paulista
D78	29/10/2015	Prefeitura	Avenida Paulista será aberta para pedestres e ciclistas pelo terceiro domingo consecutivo
D79	30/10/2015	Folha de SP	Sem carros, avenida Paulista recebe desfile de pedestres aos domingos
D80	02/11/2015	Folha de SP	Fechamento da Paulista e redução de velocidade dividem paulistanos
D81	08/11/2015	Folha de SP	Tribos da Paulista: Veja figuras que podem ser vistas na avenida fechada
D82	12/11/2015	Câmara Municipal	Fechamento da Paulista para os carros é debatido em audiência pública
D83	17/11/2015	CidadeaPé.org/BikeÉLegal	Investimento em abertura de ruas gera economia aos cofres públicos
D84	26/11/2015	Diário do Grande ABC	Avenida Paulista totalmente livre
D85	30/11/2015	IG	José Serra critica fechamento da Avenida Paulista e causa revolta na internet
D86	01/12/2015	Veja SP	Serra comenta repercussão de suas críticas ao fechamento da Paulista
D87	21/12/2015	Estadão	Paulista aberta é considerada 'projeto inspirador' por site
D88	10/02/2016	MinhaSampa	Chegou a hora da Paulista Aberta virar Lei!

D89	21/01/2016	CidadeAtiva.org	Paulista Aberta é mais silenciosa e menos poluída que a avenida em dias de semana, diz estudo
D90	25/01/2016	CidadeAtiva.org	Uma lei para a Paulista Aberta
D91	21/02/2016	UOL	Polêmico, fechamento da Paulista para carros conquista apoio de moradores
D92	22/02/2016	Folha de SP	61% dos moradores da região aprovam fechamento da Paulista
D93	24/06/2016	Prefeitura	Diário oficial cidade de São Paulo
D94	25/06/2016	Estadão	Fechamento da Paulista aos domingos torna-se definitivo
D95	25/06/2016	G1	Prefeitura oficializa fechamento da Av. Paulista aos domingos e feriados
D96	25/06/2016	SampaPé/MinhaSampa	PAULISTA ABERTA AGORA É OFICIAL!
D97	25/06/2016	Estadão	Paulista se consolida como área de lazer
D98	26/06/2016	Folha de SP	Haddad oficializa fechamento da avenida Paulista aos domingos
Ent1	mai/16	O autor	Entrevista Membro do Governo
Ent2	mai/16	O autor	Entrevista Membro da Ciclocidade
Ent3	out/16	O autor	Entrevista Membro da SAMPAPÉ
V01	out/16	Smarty	Vídeo - Paulista Aberta pelas Pessoas

## **Apêndice B – Guia de entrevistas**

Guia de Entrevistas:

- 1 – Você poderia nos contar como a ideia da Paulista Aberta surgiu? E qual seu objetivo?
- 2 – Qual grande desafio essa ideia (urbano, político, infraestrutural) enfrenta?
- 3 – Quem colaborou de início para viabilizar a Paulista Aberta? Como?
- 4 – Quem tentou impedir o projeto? Você saberia dizer os interesses desses grupos?
- 5 – Vocês receberam apoio de outros grupos que defendem diferentes causas (cicloativistas...)? Como é seu relacionamento com eles?
- 6 – Você diria que, após a medida, houve ou está havendo uma transformação na cidade? Qual?
- 7 – Durante as Audiências Públicas, como ocorreram as discussões e o processo de tomada de decisão? Houve outros tipos de discussão sobre a Abertura da Paulista (internas ou externas)?
- 8 – Após a abertura, qual o legado que fica para a cidade? E o que poderia ter sido melhor?
- 9 – Já há articulação para a defesa da medida em caso da nova gestão tentar revertê-la? Como?

## Anexos

### Anexo A – DECRETO Nº 57.086, DE 24 DE JUNHO DE 2016

*Institui o Programa Ruas Abertas, nos termos da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana.*

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

D E C R E T A:

Art. 1º Fica instituído o Programa Ruas Abertas, visando promover o desenvolvimento sustentável da Cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, e garantir a equidade no uso do espaço público de circulação em vias e logradouros públicos, nos termos artigo 23, inciso I, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Art. 2º O Programa Ruas Abertas tem caráter permanente, ocorrendo em horários predeterminados aos domingos e feriados.

Parágrafo único. As vias públicas integrantes do Programa terão o trânsito de veículos restrito durante o período de abertura, ouvida a Companhia de Engenharia Tráfego - CET.

Art. 3º As Subprefeituras devem definir, no âmbito de suas circunscrições territoriais, as vias públicas que integram o Programa.

§ 1º Será feita de forma participativa, atendendo as características e peculiaridades locais, a definição:

I - das vias públicas;

II - dos dias e dos horários de abertura.

1. 2º As vias indicadas serão previamente submetidas a estudos de viabilidade e impacto viário pela CET e priorizadas em função de critérios de acessibilidade por meio de transporte público.

2. 3º É vedada a inclusão no Programa de trechos de vias públicas em que haja hospitais, prontos-socorros, velórios ou cemitérios quando não apresentadas rotas alternativas a essas vias.

3. 4º Em situações específicas e excepcionais, as Subprefeituras poderão alterar os horários de abertura, devendo a alteração ser divulgada com, no mínimo, 3 (três) dias de antecedência.

4. 5º A Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras deverá divulgar por ato próprio as vias públicas integrantes do Programa, bem como os dias e horários de abertura.

Art. 4º Nas Ruas Abertas, são permitidas manifestações artísticas, culturais e esportivas, mediante pactuação com a respectiva Subprefeitura, com validade de até 30 (trinta) dias, podendo ser renovadas até o período máximo de 90 (noventa) dias.

§ 1º As atividades de que trata o "caput" deste artigo devem observar os níveis máximos de ruído e os demais parâmetros de incomodidade estabelecidos pela legislação vigente.

1. 2º As entidades da sociedade civil e as empresas poderão firmar parceria com as Subprefeituras para proverem estruturas temporárias para as Ruas Abertas, tais como banheiros químicos, geradores de energia para apresentações artísticas, mobiliário urbano, equipamentos para atividades esportivas e estruturas congêneres.

2. 3º Caso a proposta de parceria abranja ruas pertencentes a mais de uma Subprefeitura, poderão ser firmados termos de parceria com as Subprefeituras, contando com a supervisão da Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras, com validade de até 180 (cento e oitenta) dias.

3. 4º A comercialização de alimentos e bebidas poderá ser autorizada nos termos do Decreto nº 55.085, de 6 de maio de 2014.

Art. 5º A quantidade de atividades em cada uma das Ruas Abertas será definida pela respectiva Subprefeitura.

Art. 6º Os interessados são inteiramente responsáveis pelos meios necessários à execução de suas atividades.

1. 1º A Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras poderá manter banco de solicitações de pessoa física ou entidade da sociedade civil que não disponha dos meios suficientes para execução das atividades.

2. 2º Será dada ampla divulgação ao banco de solicitações de que trata o § 1º deste artigo, de modo a permitir e fomentar o apoio financeiro por parte da iniciativa privada.

Art. 7º As Secretarias e demais órgãos e entidades da Administração Municipal poderão propor atividades de divulgação de seus serviços e políticas públicas no âmbito do Programa Ruas Abertas.

Art. 8º O Programa Ruas Abertas contará com um Comitê Intersetorial de Ruas Abertas, coordenado por um representante do Gabinete do Prefeito e composto por um representante dos seguintes órgãos e empresa municipais:

I - Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras;

- Secretaria Municipal de Transportes;
- III - Secretaria Municipal de Cultura;
- IV - Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação;
- V - Secretaria Municipal do Desenvolvimento, Trabalho e Empreendedorismo; VI - Secretaria Municipal de Segurança Urbana;
- VII - São Paulo Negócios.

§ 1º Ao Comitê Intersetorial de Ruas Abertas incumbirá:

I - apresentar propostas às Subprefeituras quanto à melhoria do Programa, em especial no que se refere a:

- a) programação de atividades artísticas, culturais e esportivas;
- b) periodicidade da abertura de vias e perímetro de fechamento;
- c) especificidades das operações de trânsito;
- d) comércio por micros e pequenos empreendedores locais;
- e) parcerias com a sociedade civil e empresas privadas;
- f) novas formas de ocupação dos espaços públicos;

II - dar encaminhamento às sugestões, reclamações ou quaisquer manifestações dos Conselhos Gestores Locais e do Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas.

§ 2º O coordenador poderá convidar para as reuniões do Comitê representantes de outros órgãos e entidades do Poder Público do Município, do Estado de São Paulo e da União.

Art. 9º Em cada Subprefeitura, será formado um Conselho Gestor Local, composto por 6 (seis) membros, na seguinte conformidade:

I - dois membros indicados pela Subprefeitura; II - um

membro indicado pela CET;

III - um membro indicado pelo Conselho Participativo;

IV - dois membros da sociedade civil, eleitos dentre os moradores e proprietários de imóveis situados na rua e em suas adjacências, desde que maiores de 18 anos.

Parágrafo único. Ao Conselho Gestor Local incumbirá:

I - apoiar e fortalecer a implementação local do Programa; II - apresentar propostas visando à melhoria do Programa;

III - receber, apreciar e encaminhar ao Comitê Intersetorial de Ruas Abertas sugestões e reclamações dos municípios em relação ao Programa;

IV - encaminhar ao Comitê Intersetorial de Ruas Abertas relatórios bimestrais acerca das atividades do Conselho.

Art. 10. O Programa Ruas Abertas contará com um Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas, com o objetivo de apoiar a Prefeitura no seu aprimoramento, tendo em vista o papel construtivo da participação da sociedade civil no acompanhamento das ações do governo municipal.

§ 1º O Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas será coordenado por um representante do Gabinete do Prefeito e composto por representantes, um titular e um suplente, de entidades da sociedade civil ligadas à agenda de mobilidade e novas formas de uso do espaço público.

§ 2º Ao Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas compete:

I - apresentar propostas visando à melhoria do Programa, tais como programação, periodicidade da abertura e perímetro de fechamento;

II - realizar reuniões periódicas com os Conselhos Gestores Locais;

III - identificar, junto a entidades representantes da sociedade civil, assim como à iniciativa privada, parceiros que estejam dispostos a apoiar as atividades do Programa;

IV - apoiar as Subprefeituras na mobilização e na articulação de iniciativas culturais, esportivas e de micros e pequenos empreendedores locais interessados em propor atividades no âmbito do Programa.

Art. 11. A Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras poderá editar normas complementares para o cumprimento deste decreto, ouvidas as demais Secretarias envolvidas.

Art. 12. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de junho de 2016, 463º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

LUIZ ANTONIO DE MEDEIROS NETO, Secretário Municipal de Coordenação das Subprefeituras

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes FRANCISCO

MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

**Anexo B – LEI Nº 16.607, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2016**

(Projeto de Lei nº 594/13, dos Vereadores Nabil Bonduki – PT e Juliana Cardoso – PT)

Institui o Programa Ruas Abertas e altera a Lei nº 12.879, de 13 de julho de 1999, revoga a Lei nº 12.273, de 19 de dezembro de 1996, e dá outras providências.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 7 de dezembro de 2016, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Esta lei institui o Programa Ruas Abertas no âmbito do Município de São Paulo.

Art. 2º O Programa Ruas Abertas consiste na destinação temporária ou permanente de trechos de vias públicas, praças e largos para atividades de lazer, esporte, cultura e engloba três modalidades: Ruas de Cultura e Lazer, Ruas 24 Horas e Vagas Vivas.

§ 1º Para efeito desta lei, Ruas de Cultura e Lazer são as que funcionam aos domingos e feriados, no horário compreendido entre 10 (dez) e 16 (dezesesseis) horas.

§ 2º Ruas 24 Horas são as que têm permissão para funcionamento ininterrupto de diversas atividades, inclusive aos sábados, domingos e feriados, desde que as edificações em torno da via sejam predominantemente comerciais.

§ 3º Entende-se por Vagas Vivas a extensão dos passeios sobre as vias ou logradouros públicos a fim de promover uma ampliação dos espaços de fruição pública que propiciem lazer, convivência e recreação para a população, que atualmente são denominados “parklets”.

§ 4º Trechos de vias, praças e largos que integram o Programa Ruas Abertas são definidos pelo Executivo, inclusive a requerimento dos respectivos moradores do entorno desses locais.

§ 5º As disposições da Lei nº 15.777, de 29 de maio de 2013, aplicam-se durante o funcionamento das Ruas de Cultura e Lazer, estando assim proibida a emissão de ruídos sonoros provenientes de aparelhos de som instalados em veículos automotores estacionados.

§ 6º Nos períodos de funcionamento das Ruas de Cultura e Lazer e das Ruas 24 Horas, fica proibido o trânsito de veículos no local, exceto daqueles pertencentes aos moradores dos lotes vizinhos à área delimitada.

§ 7º Será obrigatório o uso dos materiais fornecidos pela Prefeitura para o bloqueio da via nos dias de funcionamento da Rua de Cultura e Lazer.

Art. 3º O Executivo poderá implantar Vagas Vivas sobre os espaços reservados para estacionamentos nas vias e logradouros públicos que tenham velocidade máxima de 40 km/h e que não apresentem trânsito intenso de veículos automotores.

§ 1º Os proprietários de estabelecimentos comerciais localizados em vias e logradouros que atendam ao disposto no “caput” poderão solicitar a implantação de Vaga Viva na frente do respectivo imóvel, nos termos definidos pela regulamentação desta lei.

§ 2º Os estabelecimentos lindeiros ao local onde as Vagas Vivas forem criadas não poderão utilizá-las com finalidades comerciais privadas, sob pena de multa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) na primeira ocorrência e o dobro do valor na recorrência.

Art. 4º Compete à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) e às Subprefeituras avaliar os locais onde serão implantadas as Vagas Vivas.

Art. 5º Nas Ruas 24 Horas podem ser permitidas as seguintes atividades:

I – comerciais e de serviços instaladas nas edificações lindeiras;

II – físico-esportivas;

III – de lazer e recreação;

IV – culturais.

§ 1º As atividades elencadas nos incisos II, III e IV do “caput” deste artigo podem ser desenvolvidas por tempo determinado, preferencialmente das 22 (vinte e duas) horas até as 5 (cinco) horas.

§ 2º As disposições da Lei nº 15.777, de 29 de maio de 2013, aplicam-se durante o funcionamento das Ruas 24 Horas, estando assim proibida a emissão de ruídos sonoros provenientes de aparelhos de som instalados em veículos automotores estacionados.

§ 3º Poderá ser constituído, por iniciativa dos munícipes, um Conselho da Rua 24 Horas, de caráter voluntário, composto por, no mínimo, 3 (três) usuários e comerciantes do trecho da via onde se pretende instalar as atividades.

Art. 6º Caberá ao Executivo desenvolver, de forma participativa, projetos urbanísticos de ambientação local de cada Rua 24 Horas, bem como instalar sinalização de trânsito adequada, nos quais deverão estar previstos os bloqueios da via, iluminação adequada às atividades noturnas, readequação do passeio quando necessário e instalação de sanitários públicos móveis.

§ 1º A implantação de Ruas 24 Horas pode prever para cada trecho definido, em função das características locais, o funcionamento contínuo ou em determinados períodos do ano.

§ 2º Todas as Subprefeituras do Município podem indicar pelo menos 1 (uma) área de Rua 24 Horas em qualquer local de sua respectiva circunscrição administrativa.

§ 3º Para garantir o acesso da população às Ruas 24 Horas, devem ser disponibilizadas linhas de ônibus especiais com intervalos regulares e frequentes.

§ 4º Toda Rua 24 Horas deve estar protegida diuturnamente por integrantes dos órgãos de segurança pública, inclusive a Guarda Civil Metropolitana, como forma de resguardar a segurança dos cidadãos e o desenvolvimento das atividades ali desenvolvidas.

§ 5º Todas as Subprefeituras devem indicar, no mínimo, uma Rua de Cultura e Lazer em quaisquer locais de sua respectiva circunscrição.

Art. 7º As Ruas de Cultura e Lazer e as Ruas 24 Horas podem ser ativadas ou desativadas a qualquer tempo, atendendo ao interesse do Poder Público ou a pedido dos moradores e comerciantes do trecho da via pública onde se pretende instalar as atividades, sempre que tal pedido seja considerado pelo Poder Público como devidamente justificado e de caráter relevante.

Art. 8º (VETADO)

Art. 9º O Executivo regulamentará esta lei nos aspectos administrativos e operacionais no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 10. As despesas decorrentes da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei nº 12.273, de 19 de dezembro de 1996.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 29 de dezembro de 2016, 463º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO