

Atrativo turístico no contexto de cidade para pessoas: Avenida Paulista, São Paulo, Brasil

Attractive tourism in context the **city for people**: Paulista Avenue, São Paulo, Brazil

CLAUDIA CORRÊA DE ALMEIDA MORAES * [claudiamoraes@uol.com.br]

Resumo | Os atrativos turísticos precisam ater-se às transformações socioeconômicas e ambientais que os influenciam, como os novos paradigmas que estão tornando as cidades mais humanizadas. Este foi o caso do atrativo turístico Avenida Paulista em São Paulo, Brasil, na implantação de um projeto de urbanismo ativo, o Ruas Abertas. Em sociedades desiguais os territórios são arenas de disputas de poder e, nesta contenda, posicionamentos políticos e ideologias vem à tona em uma imbricada luta pela definição da função daquele espaço. Os atrativos turísticos que se encontram nesta situação alteram-se conforme o jogo de poder é desenvolvido. Por meio de uma pesquisa de cunho exploratório e qualitativo, realizada com método histórico crítico, procurou-se compreender o processo de implantação deste projeto na citada Avenida. Para tanto, analisou-se a participação de cada um dos atores envolvidos e a dinâmica instituída. O resultado apontou que houve muita tensão na implantação do projeto, mas o Ruas Abertas acabou sendo aceito por mais de 60% dos moradores do bairro e da cidade e, atualmente, está incorporado na Avenida sendo muito difícil ser extinguido e tornando a cidade mais humana.

Palavra-chave | Gestão de destinos turísticos, atrativos turísticos, cidade para pessoas, avenida paulista, São Paulo-BR

Abstract | The tourism attractions need to consider the influence of the socioeconomic and environmental change that influence them, as new paradigms are transforming cities making them more humane. This was what occurred in Paulista Avenue in São Paulo, Brazil, in the implementation of an active urban planning project, the Open Streets. In unequal societies, territories are arenas of power disputes and in this struggle between political positions and ideologies comes to light in an imbricated struggle for the definition of the function of that space. Through an exploratory and qualitative research conducted with critical historical method, there was an attempt to understand the process of project Open Streets implemented in this avenue. It was analyzed the participation of each of the actors involved and the

* **Doutora em Geografia** pela Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", **Professora Adjunta** da Universidade Federal Fluminense (UFF) e **vice-líder** do Grupo de Pesquisa Turismo, Gestão e Território.

dynamics established. The result showed that there was a lot of tension in the groups that were in an antagonistic position, but the project ended up accepted by more than 60% of the neighborhood and city residents, and it is currently incorporated into Avenue and is very difficult to be extinguished and it is making the city more human.

Keywords | Management of tourist destinations, tourist attractions, city for people, Paulista avenue, São Paulo-BR

1. Apresentação

Os logradouros públicos ruas e avenidas ¹ como, *Gran Via* na Espanha, Chiado em Portugal, *Times Square* nos Estados Unidos e *Champs Élysées* na França, apesar de serem espaços urbanos destinados à circulação de pessoas e/ou veículos, acesso às moradias, edifícios comerciais e industriais e outros equipamentos urbanos, são considerados pelos planejadores do turismo, turistas e moradores como atrativos turísticos. Isto pode ser confirmado em sites de divulgação de destinos turísticos, em redes sociais onde turistas expressam sobre suas viagens e em pesquisas como a realizada pela São Paulo Turismo e Eventos (SPTuris) com turistas durante a Copa do Mundo de 2014, que apontaram a Avenida como o lugar mais frequentado por eles na cidade de São Paulo (SPTuris, 2014).

As ruas como atrativos turísticos foram estudadas como turismo de compras por Getz (1994), Yuksel (2004), Kemperman, Borgers e Timmermans (2009); a relação entre a renovação de distritos comerciais com pedestres em Saarloos, John, Zhang e Fujiwara (2011) ou experiências turísticas como *flâneur* como em Wearing e Foley (2017). Como se nota, há interesse em examinar diversos aspectos que relacione ruas e avenidas e turismo.

No Brasil, a Avenida Paulista em São Paulo é uma destas vias visitadas por turistas. Não há pes-

quisa de demanda que aponte qual é o número de turistas que ela recebe. Contudo, em seu entorno estão localizados muitos equipamentos turísticos e uma grande oferta cultural, demonstrando sua importância para o turismo paulistano. Pode-se pensar que o motivo de visita seja a possibilidade de inserir-se em seu território no sentido de ser um espaço revestido da dimensão política e afetiva, bem como na sua territorialidade.

A Avenida Paulista é uma via de ligação entre as regiões Oeste e Sul de São Paulo. Possui 2.500m de extensão, duas pistas de 12,60 m cada, separadas por canteiro central com 2,40 m de largura e calçadas amplas. A largura do passeio apresenta variações, sendo de 10m na maioria dos trechos, mas chegando a 22 m em frente ao Parque Trianon e reduzindo para 6m no trecho entre a Rua Bela Cintra e Rua da Consolação. Apresenta ainda baias para embarque e desembarque e carga e descarga ao longo da via (Bornsztajn & Espel, 2011).

A Paulista possui maternidades, hospitais, escolas, sinagogas, igrejas, museus, centros culturais, clubes, cinemas, teatros, shopping centers, lojas de departamentos, de produtos importados, hotéis, livrarias, sedes de empresas, parques, praças, restaurantes, bares, cafés, até um espaço denominado prainha formada por alguns bares com cadeiras na calçada e uma horta coletiva na Praça do Ciclista. Como exemplo de sua dinâmica, em

¹Uma avenida insere-se em um conjunto de elementos urbanos como: via trafegável, área para estacionamento, meio fio e calçada. Além do aspecto físico, uma avenida está inserida em uma paisagem e tem funções sociais. (São Paulo, Decreto Lei nº 14.454, 2008).

2017, dois novos equipamentos culturais foram instalados, a Japan House e o Instituto Moreira Salles. Para 2018, está prevista a entrega de uma unidade do Centro Cultural e Esportivo do Serviço Nacional do Comércio (SESC).

Brandão e Ohtake (1990) explicam que ela foi construída em 1891, como símbolo da modernidade, de riqueza e *status* da classe dominante paulistana. Cumpria seu papel como grau máximo de ascensão social e econômica na trajetória de ocupação de São Paulo pela elite paulista. Passou por transformações profundas em 1980, quando os casarões são demolidos em massa para dar lugar aos edifícios que irão abrigar sedes de bancos e a Federação das Indústrias.

Em 1990, foi eleita pelos moradores como o símbolo da cidade e ainda no final do século XX, passa pela experiência de uma leve decadência com a saída de algumas sedes de empresas para novas regiões centrais. Após, este momento, seu perfil foi redefinido e sua vocação econômica direcionada para as atividades terciárias de pequeno porte. (Frúgoli Jr, 2000). A Avenida não guarda mais a memória da elite, ao transformar-se em centro comercial, financeiro e de lazer incorporou pessoas de todas as classes que lá não residem, mas que a frequentam por trabalho, diversão, compras, turismo, manifestações e encontros, ou simplesmente, passagem.

Nesta via, em 2015, foi instalado o projeto Ruas Abertas. Este projeto criado pelo poder público municipal abarcou ações que já estavam em curso, realizadas por grupo de ativistas que queriam a avenida fechada aos veículos automotores e aberta aos pedestres, bicicletas e outros veículos não motorizados aos domingos, transformando-a em um 'parque urbano' com atividades recreativas e de acordo com Leme (2017), a Avenida recebe 30 mil pessoas por final de semana.

Este artigo se propõe desvelar o processo que gerou a instalação do projeto Ruas Abertas na Ave-

nida Paulista com vistas a apontar que um atrativo turístico, rua ou avenida, passam por modificações, muitas vezes sem controle direto de sua gestão turística, justamente por sua função principal não ser um atrativo turístico e sim uma via de acesso. A escolha em analisar este projeto recaiu na possibilidade de se estudar dois aspectos importantes que podem estar presentes no atrativo turístico rua ou avenida: as políticas públicas do uso do espaço urbano e a mobilidade urbana, e como os atores envolvidos posicionam nestes espaços quanto a sua função urbana ².

Entender as mudanças sociais e políticas que passa um atrativo turístico rua ou avenida, possibilita analisar a relação dialética existente entre os grupos de poder no espaço urbano. Ao descrever e analisar o processo de construção e implantação do projeto Ruas Abertas na Paulista, pretende-se mostrar que um atrativo turístico recebe influências complexas exógenas e endógenas, que não estão diretamente a ele relacionado, não obstante, pode alterá-lo e afetar sua atratividade e gestão.

Para a realização desta pesquisa de cunho exploratório e qualitativo, usou-se o método histórico crítico entendido como um método que trata da história das pessoas, problematizando os objetos de investigação histórica, trazendo as 'vozes variadas e opostas' sobre seu próprio passado.

As fontes foram os documentos oficiais sobre planejamento urbano, Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), reportagens sobre o fechamento da Paulista aos domingos e entrevistas com o prefeito, pesquisas de mercado, livros e artigos sobre o tema. Também se realizou visitas a lugares em que ocorreram intervenções baseadas no contexto de cidade para pessoas em São Paulo e Nova York, em agosto de 2016. Após o levantamento e tratamento dos dados, estes foram analisados seguindo três categorias: a abertura da Avenida para pedestres e o fechamento para os veículos motorizados, a cidade como espaço da diversidade e a dimensão

²São as atividades exercidas predominantemente no interior de uma cidade.

do espaço público e do privado na cidade.

O texto está dividido em seções. A primeira trata do direito de caminhar, o *placemaking* e o urbanismo ativo e a segunda descreve o processo de abertura para ao lazer aos domingos. Finalizando com os resultados, procura-se apontar os conflitos e interesses de posicionamentos que coadunaram no Projeto Ruas Abertas.

2. Cidades humanizadas e o direito de caminhar

Durante grande parte do século XX, muitas cidades mundiais desenvolveram seus planejamentos baseados na locomoção por veículos automotores, para tanto, as ruas passaram a ser priorizadas em relação às calçadas. A expansão urbana levou as residências a locais distantes das áreas centrais e longas jornadas de transportes automotores foram estabelecidas. Algumas cidades também usaram outras alternativas, mas ainda mantinham políticas favoráveis aos transportes em detrimento dos pedestres. A ausência de encontros, a segurança e o senso comunitário foram afetados por este modelo e as cidades ficaram menos humanizadas.

Jacobs (2014), Mumford (1961), Lynch (2006), Gehl (2014) e Speck (2016) criticaram estes planos urbanos. Para estes urbanistas, o homem deve ser o elemento chave do planejamento urbano e não os veículos. Yázigí (2000, p. 23), afirma que 'é impossível humanizar a cidade sem o sistema de pedestres, pois o lado biológico é a grande condição de humanização'. Para humanizá-la é preciso existir convivência nas ruas, trocas, senso comunitário, diálogo e contatos.

Estudos da caminhabilidade ³ acabaram gerando os princípios do *placemaking*, entendido por Heeman e Santiago (2016) como um processo de planejamento, criação e gestão de espaços públicos voltado para as pessoas, visando transformá-lo em pontos de encontro em uma comunidade – ruas, calçadas, parques, edifícios e outros espaços públicos – visando estimular maiores interações entre as pessoas e promover comunidades mais saudáveis e felizes.

As discussões de sustentabilidade, os problemas ambientais, o crescimento das cidades, as péssimas condições de trânsito fizeram com que cada vez mais, pessoas procurassem meios alternativos para se locomoverem em cidades além dos veículos motorizados, ampliando o uso de transportes públicos sustentáveis, bicicletas e pedestrianização. No entanto, as pessoas querem mais do que usar transportes alternativos, desejam ocupar as cidades e seus espaços públicos, tornando-as mais humanas e caminháveis e o fazem, muitas vezes, no modelo de gestão compartilhada com o governo ⁴.

Neste trabalho identificou-se que o processo que aconteceu na Paulista pode ser considerado como urbanismo tático, uma abordagem voluntária de construção da cidade que apresenta como características: investida gradual para instigar a mudança, processo de criação de ideias para os desafios do planejamento à escala local, compromisso a curto prazo e de expectativas realistas, atividade de baixo risco com a possibilidade de gerar recompensas elevadas e o desenvolvimento de capital social entre cidadãos e a construção de capacidade institucional entre as organizações públicas, privadas, não lucrativas e ONGs e os seus membros (Urbanismo Tático, 2012).

No contexto do urbanismo tático, em 1965, em

³Caminhabilidade (Walkability) é um conceito que leva em conta, principalmente, a acessibilidade no ambiente urbano e mensura a facilidade que as pessoas têm de se deslocar na cidade. Os índices de caminhabilidade vão influenciar diretamente a predisposição que as pessoas têm ou teriam para caminhar em determinados locais. (Caminhabilidade.wordpress, 2017).

⁴Novos termos que vão sendo cunhados e conceitos construídos para dar conta deste processo emergente e desafiador, ancorado em novos horizontes da cidade: co-urbanismo, urbanismo ativo, urbanismo de código aberto, urbanismo multitudinário, urbanismo tático, urbanismo performativo, urbanismo social sendo estes algumas das formulações que percorre atualmente as discussões acadêmicas, profissionais e governamentais (Carneiro & Magalhães, 2017).

Seattle (EUA) nasceu o projeto Domingos de Bicicletas, quando as ruas foram fechadas aos veículos motorizados e abertas às bicicletas (Urbanismo Tático, 2012). Posteriormente, surgem as Ruas Abertas na Colômbia e nos Estados Unidos. No Brasil, o projeto paulistano Ruas Abertas, insere-se neste modelo.

3. A Paulista Ocupada e Fechada aos Veículos Automotores

Em 2004, ocorreu na Av. Paulista o 'Domingo na Paulista'. Este projeto pode ser considerado a primeira versão institucionalizada de ocupação parcial da via para o lazer (Mekari, 2014). Embora com vida curta, o projeto demonstrou que havia interesse do paulistano em usar as faixas de rolamento da Paulista como espaço de lazer em atividades perenes, já que as atividades eventuais existiam desde o início do século XX, como os cursos, o maior Réveillon da cidade e o carnaval de rua.

Nas últimas décadas, as manifestações e comemorações foram acontecendo com frequência e afetando a rotina diária da via. Em 2007, o Ministério Público do Estado e a Prefeitura assinaram um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) que estabeleceu o fechamento da Paulista para veículos somente três vezes ao ano, no Réveillon, na Parada LGBT e na Corrida de São Silvestre (São Paulo, 2015). Apesar das proibições, as manifestações continuaram e, segundo Bergamo (2016), a maior foi em março de 2016 contra o governo da presidente da República, com dados estimados entre 400 mil (Datafolha) e 1,4 milhão (Secretaria de Segurança de São Paulo & Movimento Brasil Livre).

Carlos (2014, p.2) assinala a ocorrência de crise urbana contemporânea e uma das suas consequências é a mobilização de pessoas para ocuparem as ruas. Para a autora, a ocupação está relacio-

nada ao mal-estar provocado a maneira em que se vive em cidades desiguais. Harvey (2014) explica que as cidades nunca foram lugares harmoniosos, sem confusão, conflito ou violência. Na história urbana, calma e civilidade são exceções, e não a regra. Com isso, a crise atual é mais uma crise entre outras e tem as suas características relacionadas a seu momento histórico.

A Rede Nossa São Paulo & IBOPE (2015) explicam que em 2015, o Poder Executivo municipal implantou o programa Ruas Abertas em várias ruas de São Paulo, com o objetivo de incentivar o exercício do direito ao território consolidando relações sociais no bairro e o convívio harmonioso da população local com atividades artísticas, esportivas e culturais; promover o empreendedorismo e dar suporte e acesso ao mercado ao micro e pequeno empreendedor local e buscar parcerias com a sociedade civil organizada e empresas privadas.

No caso da Paulista, o projeto propõe que ela seja fechada aos domingos para o transporte de veículos automotores e aberta para pedestres, bicicletas e outros veículos sem motores. Ao fechar o trânsito de automotores, o uso das faixas de rolamento e as calçadas passam a ser espaços dos pedestres, ciclistas, skatistas, pessoas com patins, músicos, outros artistas, oferta de alimentação e de grupos organizados, que se distribuem ao longo da Paulista transformando-a em um grande espaço de entretenimento.

Antes de realizá-lo, a Prefeitura fez no dia 19 de setembro de 2014, uma audiência pública que foi a favor do projeto. No 21 de agosto de 2015, a Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo recomendou a Prefeitura a não fechar a Avenida citando o TAC de 2007. A partir desta notificação da Promotoria travou-se uma luta entre o Poder Executivo municipal e a Promotoria da Justiça. Do outro lado, grupos organizados a favor e grupos organizados contra também se posicionam quanto a abertura da Paulista para pedestres e fechamento para os carros aos domingos. (CidadeaPé, 2016).

O processo analisado neste seção contém al-

guns atores com posicionamentos bem delineados em uma relação conflituosa desenvolvida na implantação do Projeto Ruas Abertas, sendo um dos exemplos da ausência de harmonia nas urbes. Para chegar as alterações atuais, foram alguns anos de lutas de grupos organizados e também da capacidade do Poder Executivo em acatar a ideia.

4. As divergências e convergências

Em São Paulo a ocupação das ruas como um ato político cidadão para expor suas reivindicações tem, paradoxalmente, como principal reivindicação ocupar as ruas. As políticas públicas ao preferir os veículos motorizados em detrimento das pessoas, em voga na cidade desde a década de 1940, fizeram com que subvertessem o *status quo* e os insatisfeitos passaram a lutar pela mobilidade urbana dos pedestres ocupando as ruas. Esta ocupação foi realizada pela sociedade civil organizada engajada em movimentos de sustentabilidade e melhoria na qualidade de vida.

Grupos a favor do deslocamento por bicicletas ou a pé, iniciaram um movimento em 2014 em prol da abertura aos domingos da faixa de rodagem da Paulista para as pessoas e veículos não motorizados. A plataforma Minha Sampa e o coletivo SampaPé iniciam a campanha “Se a Paulista fosse nossa” para as concretizações dessas propostas. A plataforma e o coletivo não pediam o fechamento total da Avenida, apenas um trecho aos domingos, entre 7h e 16h, sendo apoiados pela ONG Greenpeace e Ciclocidade (Mekari, 2014).

O SampaPé (2016) informou que, em 2012, seu movimento havia solicitado abertura da via para as pessoas no Dia Mundial Sem Carros, porém sem sucesso. Nesse mesmo ano foi criado o projeto Praia na Paulista organizado nas redes sociais com a participação de diversos grupos. Seu objetivo era transformar o espaço público, a Avenida Paulista, em uma praia com intuito de repensar o

uso da via. Relata ainda que, no ano seguinte não conseguiram sucesso em suas negociações com o poder público e, por isso, resolveram invadir uma parte da via para discutir que a rua é também um espaço público e não privado.

Ainda segundo a citada fonte, esta organização e outra denominada Minha Sampa começaram uma movimentação na internet com a finalidade de reunir mais pessoas para pressionar as autoridades pela abertura da Paulista. Todos os domingos iam a Paulista e ocupavam as calçadas. Realizaram reuniões com instituições públicas no âmbito municipal como a Secretaria de Transportes e a Secretaria de Esportes e de Turismo, no entanto, nenhuma comprou a ideia. Em 2014, o Poder Executivo relata que recebeu dois mil pedidos de autorização para atividades na Paulista, o dobro do ano anterior.

O Poder Executivo tinha entre suas políticas algumas ações de mobilidade urbana que iam ao encontro das solicitações dos grupos organizados, sendo o projeto de ciclovias uma dessas políticas. Visualizando que as suas políticas tinham aderência com as solicitações da sociedade, a Prefeitura resolveu estudar um plano de abertura da Paulista para pessoas e veículos não motorizados aos domingos e feriados, entre 10 horas e 17 horas. Este plano foi o projeto Ruas Abertas.

Observando que a criação do projeto Ruas Abertas não ocorreu somente na Paulista, mas pela importância da avenida e a dimensão midiática que ela atinge, foi um marco no projeto. A luta dos grupos organizados coincidem com um momento histórico em que o urbanismo tático é acatado por parte da população e os projetos da Prefeitura da época também estavam alinhados com este pensamento.

O coletivo CidadeaPé (2016) explica que em 28 de junho de 2015, foi dia da inauguração da ciclovia no canteiro central da Paulista. Por causa do evento, a faixa de rolagem foi fechada para os veículos visando atender a demanda de pedestres e ciclistas. O governo municipal previu dois testes

para verificar a possibilidade de esta ação tornar-se duradoura. O primeiro na data citada e o segundo em agosto do mesmo ano durante inauguração do trecho de faixa para bicicletas na Avenida Bernardino de Campos, continuação da Paulista. No dia 23 de agosto a Paulista é interditada e no dia 25 de agosto a Promotoria abre um inquérito sobre o bloqueio. No dia 9 de outubro a Promotoria multa a Prefeitura pelo fechamento da Paulista.

Machado e Amâncio (2015) fornecem dados para que se analise este jogo de forças entre os Poderes Judiciário e Executivo. As questões travadas entre os poderes foram: o Executivo alegou que a Lei Nacional de Mobilidade Urbana dá ao Poder Executivo a responsabilidade de desenvolver o plano de mobilidade urbana municipal e o paulista valoriza as ciclovias e o pedestranismo, assim, o fechamento da Paulista está dentro da Lei e o TAC de 2007 está fora de validade. O Poder Judiciário discordou e vários embates ocorrem entre ambos.

Outra questão entre o Poder Executivo e o Poder Judiciário foram as divergências quanto ao estudo realizado pela engenharia de tráfego para verificar os impactos da abertura da via e as suas consequências, bem como as dificuldades dos moradores em acessar suas garagens e a alterações de suas rotinas, as dificuldades de acesso aos diversos hospitais que há na Avenida, o posicionamento da população residente contra ou a favor da abertura para os pedestres e a liberação de uma faixa de rolamento aberta na via.

A Prefeitura respondeu aos promotores alegando que, para que o estudo pudesse ter melhor precisão, teria que fechar a Avenida para avaliar os impactos. Quanto ao acesso dos moradores as suas garagens, estes receberiam cartões para circular no local, os hospitais têm acessos pelas ruas laterais e seus dirigentes já tinham concordado com a medida. Porém, não respondeu sobre a questão do posicionamento dos moradores e não aceitou deixar uma faixa liberada aos veículos motorizados, pois, para ela, a medida era política e objetivo do fechamento da via é a apropriação da cidade pela

população. O Poder Executivo propôs que os motoristas que precisassem transitar pela via - para ter acesso aos hospitais da região, por exemplo - seriam escoltados por homens da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e deveriam circular, no máximo, a 10 km por hora.

Outras críticas do Poder Judiciário dizem respeito a falta de representatividade na audiência pública do projeto frente o tamanho da população da cidade e que o estudo da CET foi insuficiente para a decisão de fechar a Avenida. O Poder Executivo respondeu que foram publicadas as chamadas para a Audiência em jornais e mídia eletrônica. Outras reuniões foram realizadas, incluindo seção na Câmara Municipal, portanto, válidas. Quanto aos estudos da CET, eles estavam de acordo com o fechamento.

Verificou-se que entre os dois poderes aconteceu uma disputa que representava dois tipos de posicionamento na cidade. Segundo Raffestin (1993), toda forma de apropriação do espaço remete a uma representação, assim, dicotomicamente, uma representava o modelo vigente e a outra propunha mudanças no *status quo*. A Paulista aqui era apenas um dos embates de uma disputa territorial de poder. Segundo Souza (2001, p. 97) "o território não é substrato, o espaço social em si, mas sim um campo de forças, as relações de poder espacialmente delimitadas e operando, destarte, sobre um substrato referencial". Neste caso, os poderes públicos e os residentes estavam travando uma disputa de poder sobre o território da Avenida Paulista.

No âmbito dos residentes, grupos organizados também se dividiram entre os a favor e contra ao projeto Ruas Abertas. O Movimento de Moradores da Avenida Paulista (MMAP) e a Associação Paulista Viva se posicionaram contrários ao projeto com os seguintes argumentos: o domingo é o único dia de sossego, de reformas, mudanças, carregamento e descarregamento e colocação de caçambas; o gasto com policiamento e ordenamento do trânsito retirando o efetivo de outras áreas da ci-

dade; custo da limpeza urbana; local inóspito para o lazer, com exposição ao risco de saúde e contaminação por causa do asfalto quente e tóxico e aplicação do dinheiro gasto na Paulista em parques e áreas verdes, manutenção de praças, arborização da cidade e na melhoria da qualidade de vida para todos; a presença de vendedores ambulantes em excesso com pouca fiscalização, incluindo licenças falsas, música alta que chega até suas residências e dificuldade em se chegar aos estabelecimentos de saúde e diminuição do faturamento de cinemas, estacionamentos, restaurantes, bancas de revista, taxistas, hotéis e livrarias. (Rolnik, 2015; Soares, 2016; Samorcc & MMAP, 2015).

Algumas questões apresentadas já haviam sido respondidas pela Prefeitura em sua justificativa como a dificuldade de se acessar os equipamentos de saúde. Outras como impedimento em descan-sar por causa do barulho e relacionadas aos servi-ços que dependem de acesso pela via, não foram inicialmente respondidas.

Ressalta-se que os moradores e comerciantes descontentes se posicionaram com uma proposta para que a população vá para outra área na cidade e que não a Paulista, com desculpas de ser inóspito ao lazer ou o asfalto quente e tóxico e que há parques na cidade. Os moradores não aceitam que o ato, que é acima de tudo político - ocupar a rua e não um parque -, é uma forma de apropriar um espaço público com função de acesso, mas se torna um local de lazer pela causa do direito à cidade. Neste caso, o sentimento republicano e o direito de todos serem titulares de direitos sobre a cidade parece desconsiderado e a vontade de uma minoria se sobressaia a da maioria, assim, a cidade passa a ter ilhas privatizadas de espaço urbano.

5. Os moradores aceitam a proposta

Durante o processo de implantação do pro-

jeto Ruas Abertas na Paulista, algumas pesquisas foram realizadas para saber o que as pessoas pen-savam a respeito. A primeira ocorreu em setem-bro de 2015, pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (Rede Nossa São Paulo & IBOPE, 2015). A segunda pela Rede Minha São Paulo e SampaPé, em 30 de agosto de 2015 (Dió-genes, 2015) e a terceira pelo Datafolha com os moradores em fevereiro de 2016 (Datafolha, 2016).

A figura 1 demonstra o posicionamento da po-pulação em geral da cidade levantada na pesquisa primeira pesquisa, dos comerciantes na segunda pesquisa e dos moradores na terceira pesquisa. Aqui não está sendo considerado o período de pesquisa que pode ser um fator que influencie na opinião e nem o número de pessoas entrevistadas. Apenas grupos diferentes de atores e seus posicio-namentos.

Observa-se que em 2015, o público geral é o mais favorável à abertura, seguido dos mora-dores e, por fim, os comerciantes. Contrários em primeiro lugar estão os moradores, segui-dos do público em geral e os comerciantes. A discrepância ocorre na terceira variável não opi-naram/indiferentes onde os comerciantes obtive-ram o mesmo percentual de respostas da variável contrário, muito superior aos outros dois grupos. Atenta-se que mesmo no grupo de moradores 35% são contrários frente aos 60% a favor.

Passado um ano da implantação do projeto, a aprovação dos moradores ao fechamento da Ave-nida aos domingos alterou-se, principalmente entre os mais jovens entre 16 a 34 anos, 80% aprovam e já foram alguma vez à Avenida fechada aos veí-culos automotores. Reprovam o fechamento da avenida principalmente os mais velhos (60%) e os que nunca foram à Av. Paulista fechada (66%). Entre os moradores que visitaram a Paulista a mai-oria não abandonou atividades que faziam antes da participação no projeto como se pode notar na figura 2.

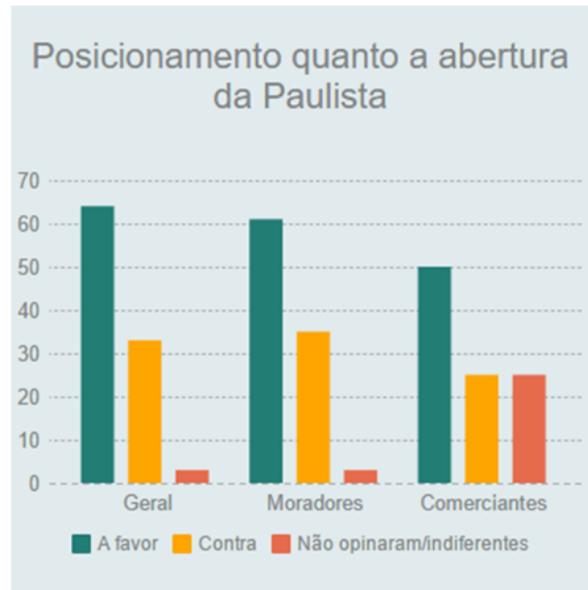


Figura 1 | Posicionamento quanto à abertura da Avenida Paulista aos domingos

Fonte: Elaboração própria, 2016

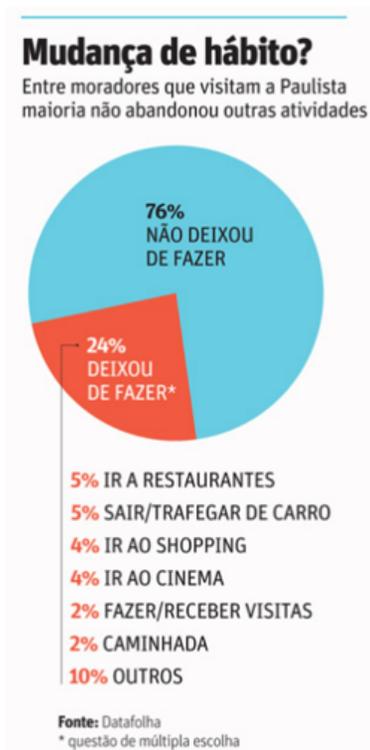


Figura 2 | Mudança de hábito entre os moradores que visitaram a Paulista

Fonte: Datafolha, 2016.

A Pesquisa do Datafolha (2016) apresentou o que as pessoas entendiam como vantagens e desvantagens com a abertura da Avenida aos veículos não motorizados e transeuntes (Figura 3).

Percebeu-se que as vantagens estão associadas à melhoria na qualidade de vida e que as desvantagens ao trânsito. Outros dados aferidos das pesquisas despontam que houve um aumento expressivo de público nos equipamentos culturais e a queda nos restaurantes e cinemas. As galerias e shopping apresentaram maior faturamento e aumentaram os aluguéis de bicicletas em 59%. Atenta-se que as atividades praticadas na Paulista são mais próximas as oferecidas pelos centros culturais e, por isso, o aumento de sua frequência.

Em junho de 2016, prestes a completar um ano de abertura da via, em uma reportagem do jornal Folha de São Paulo (Gallo, 2016) foram apresentadas algumas entrevistas com lideranças sobre o projeto. A Associação Nacional de Hospitais Privados afirmou que os hospitais já estavam adaptados e que não havia problemas. O presidente da Associação Brasileira da Indústria de

Hotéis mostrou-se favorável ao projeto e alguns hotéis oferecem o lazer do lugar como diferencial.

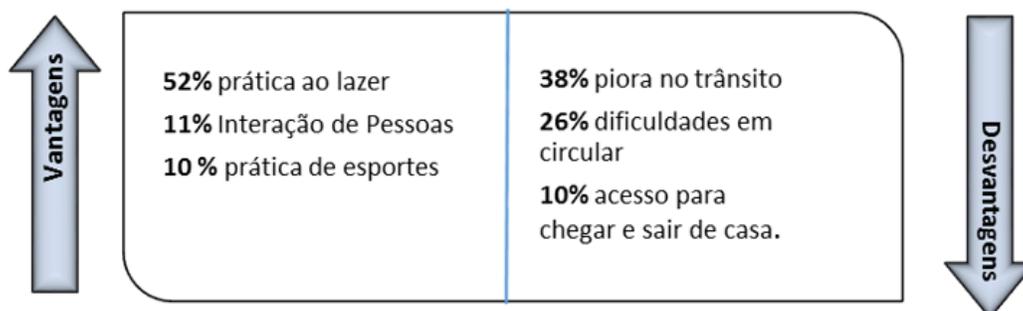


Figura 3 | Vantagens e Desvantagem da Abertura da Avenida.

Fonte: Datafolha, 2016

Contudo, a presidente da Sociedade dos Moradores do bairro era contrária. Ela explicou que o cadastramento dos moradores não havia sido implantado por causa de suas resistências e, conseqüentemente, afetaram suas mobilidades.

Urbanistas ouvidos pela mesma reportagem apresentaram as seguintes opiniões: o projeto fosse para a região central causaria menor impacto; atentar-se para a melhoria na zeladoria e fiscalização da via; o projeto é de baixo custo e com bom resultado; uma ação imprescindível no sentido de espaços públicos voltados para o cidadão.

Após um ano do projeto, a ONG Cidade Ativa e a Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo fizeram uma pesquisa para avaliar a influência do projeto na poluição sonora e no ar. O resultado, figura 4, embora precise de um período maior de captação, apontou que a abertura da via não aumentou o ruído ou poluição na região, ao contrário, os índices estavam mais baixo que em

outros dias (Cidade Ativa, 2016). Um último argumento dos favoráveis a abertura da via está baseado no espaço físico e na capacidade das pessoas de se locomoverem. Na Paulista, 1,5 milhão de usuários utilizam 54 mil m² de calçadas durante os dias da semana correspondendo a 0,3m². Os usuários dos ônibus são 320 mil pessoas que ocupam 43 mil m² de via, correspondendo 0,08m². Os que utilizam metro são 140 mil usuários que não correspondem efetivamente a via por ser o metrô subterrâneo, os usuários de veículos privados são 78 mil em 43 mil m² de via, correspondendo a 0,08m² e os ciclistas são 2,1 mil que utilizam os 2,7 mil m² de ciclovia, correspondendo a 0,01m². Frente a esses números, os motoristas de carros particulares possuem o maior espaço das pistas de rolamento da Avenida e os ônibus estão em segundo lugar. Se um dia da semana ambos não puderem trafegar, estarão compensando a disparidade de uso do espaço nos outros dias.

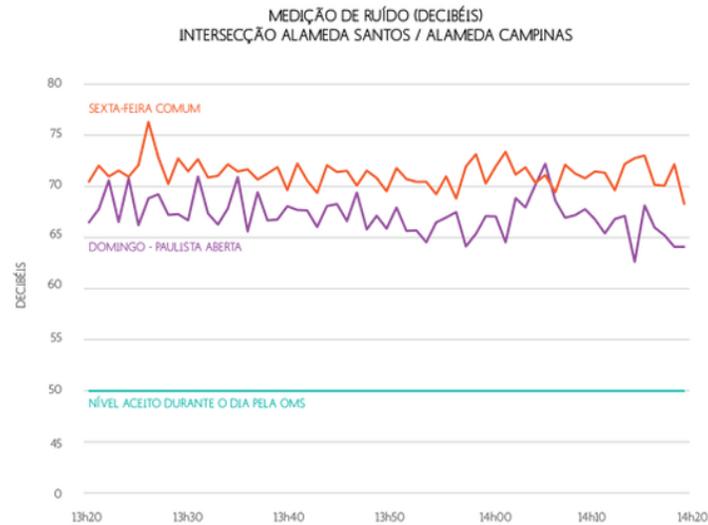


Figura 4 | Medição de ruído na Avenida Paulista – Trecho Alameda Santos e Alameda Campinas

Fonte: Cidade Ativa, 2016.

Considerações Finais

O artigo procurou desvelar o processo da mudança no atrativo turístico Avenida Paulista na implantação do projeto Ruas Abertas. O desvelamento mostrou que a gestão pública propôs algumas alterações no ordenamento do uso do solo no espaço urbano da Paulista seguindo uma política pública que foi posta em curso pelo Plano Diretor Estratégico para São Paulo (São Paulo, 2014). Este plano segue a Política Nacional de Mobilidade Urbana (São Paulo, 2014) que está em consonância com os preceitos de um desenho urbano que revalorize as densidades urbanas mais elevadas, combinadas com a diversidade de usos e sistemas de transportes de maior capacidade em oposição às baixas densidades monofuncionais associadas ao automóvel. Estas ideias estão em vários planos urbanos de destinos turísticos como Nova York (2007), Londres (2008) e Paris (2010).

A política colocada em prática não foi realizada somente pelo organismo municipal. O papel da sociedade organizada em reivindicar o direito à cidade, o direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar, conforme

explicitado por Lefebvre (2001), foi fundamental para a abertura da via. As cidades para pessoas tendem a serem ocupadas e não meramente percorridas, para isso, há a necessidade de transformar o espaço público que foi privatizado em novamente público.

No estudo, percebeu-se que contradições da sociedade paulistana ficaram visíveis durante o processo. Nestes últimos anos, está ocorrendo um acirramento na polarização entre grupos sociais, seja na política ou nas questões socioambientais. Partindo do pressuposto que a Paulista é um local onde ocorre a existência de multiterritorialidades ou rede de territorialidades, com justaposições de territorialidades distintas que convivem sob um mesmo substrato físico, segundo Stefani e Shibaki (2013), verificou-se que o projeto Ruas Abertas na Paulista expôs esta construção de multiterritorialidades e os diversos tipos de grupos sociais que convivem e se estranham neste território em seus atos de trabalho, moradia, deslocamento e entretenimento.

Inclusive, nestas multiterritorialidades, está a turística, pouca levada em consideração no processo de mudança, apesar de ser citado como posi-

tivo o provável aumento da demanda com o fechamento da Avenida aos veículos automotores aos domingos. Pode-se supor que mesmo com uma grande presença de turistas, os principais frequentadores são moradores, por isso a pequena preocupação com o turismo. Como resultado, ampliou-se o interesse dos turistas em visitá-la aos finais de semana por ser algo diferente e este movimento também estimula a permanência e inclusão de novos equipamentos culturais, bem como o aumento de público dos hotéis e hostels instalados na região, como apontado por Diógenes e Veiga (2016).

Em janeiro de 2017, São Paulo passou a ter uma nova gestão municipal e o projeto Ruas Abertas foi alterado em algumas ruas, entretanto não atingiu a Paulista. Os grupos organizados que lutaram para a abertura da via, enviaram e-mail ao prefeito para que ele se comprometesse publicamente em mantê-la aberta e o prefeito a manteve (Paulista aberta, 2017), mesmo que seu posicionamento inicial fosse fechá-la aos pedestres.

Finaliza-se sugerindo que a gestão de um atrativo rua/avenida deva ser realizada tanto pelo poder público como pela sociedade civil organizada. Neste caso, em prol do turismo sustentável, cabe aos *stakeholders* turísticos público e privado terem a sensibilidade em acompanhar e participar do processo de mudança, não esquecendo que o turismo está contido na multiterritorialidade das vias e da cidade, assim, o que se alterar na rua/avenida afetará o atrativo. Também, atentar que na contemporaneidade as cidades devem ter preocupação maior com as pessoas que são a razão de ser do turismo. Como diria Santos (1988) os “fixos” só têm valor quando são animados pelos “fluxos”, sem os quais se transformam em coisas inertes e sem significado.

Referências

- Bergamo, M. (2016). Protesto na av. Paulista é o maior ato político já registrado em São Paulo. São Paulo. *Folha de São Paulo*. Acessado a 05 de junho de 2016, disponível em file <http://www1.folha.uol.com.br/poder/2016/03/1749528-protesto-na-av-paulista-e-o-maior-ato-politico-ja-registrado-em-sao-paulo.shtml>
- Bornsztein, L., & Espel, M. (2011). *Nova Paulista: uma quebra de paradigmas no tratamento das travessias de pedestres*. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego.
- Brandão, I., & Ohtake, R. (1990). *Paulista símbolo da cidade*. São Paulo: Itaú Cultural.
- Brasil. (2001). *Estatuto da cidade*: Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília: Câmara dos Deputados, 2001. Acessado em 3 novembro de 2016, disponível em file https://www.unc.br/mestrado/mestrado_materiais/estatuto_cidade_2002.pdf.
- Caminhabilidade WordPress (2017). Acessado a 3 novembro de 2017, disponível em file <https://caminhabilidade.wordpress.com/about/>.
- Carlos, F. (2014). O poder do corpo no espaço público: o urbano como privação e direito à cidade. *Revista GeoUSP espaço e tempo*, 18(2). doi:<http://dx.doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2014.89588>. Acessado em 4 de julho de 2017, disponível em file <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/89588>.
- Carneiro, L. & Magalhães, A.C. (2017). Considerações acerca do urbanismo tático – possibilidades de conceituações práticas. *UrbBA[17]*. Acessado a 15 novembro de 2017, disponível em file https://docs.wixstatic.com/ugd/44c1bf_51a52bf33bca49ec9656946476bed13c.pdf.
- Cidade Ativa. (2016). *Paulista aberta é mais silenciosa e menos poluída que a avenida em dias de semana*. Acessado a 2 de setembro de 2016, disponível em file <http://www.cidadeativa.org.br/single-post/2016/1/21/Paulista-Aberta-%C3%A9-mais-silenciosa-e-menos-polu%C3%ADda-que-a-avenida-em-dias-de-semana-diz-estudo>.
- CidadeaPé. (2016). *Por uma Av. Paulista aberta: em diálogo com o MP*. Acessado a 3 de setembro de 2016, disponível em file <https://cidadeape.org/category/paulista-aberta/>.
- Datafolha. (2016). *61% dos moradores da região aprovam o fechamento da Paulista*. Acessado a 2 de setembro de 2016, disponível em file <http://datafolha.folha.uol.com.br/opiniaopublica/2016/02/1742041-61-dos-moradores-da-regiao-aprovam-fechamento-da-paulista.shtml>.

- Diógenes, J. (2015). Entre os comerciantes, metade é a favor e 25% contra fechar Paulista para carro, diz pesquisa. São Paulo. *O Estado de São Paulo*. 02 de setembro de 2015. Acendido a 06 de junho de 2016, disponível em file: <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,entres-comerciantes-metade-e-a-favor-e-25-contra-fechar-paulista-para-carros-diz-pesquisa,1754731>.
- Diógenes, J. & Veiga, E. (2016). Fechamento da Paulista aos domingos torna-se definitivo. *O Estado de São Paulo*. 25 de junho de 2016. Acendido a 07 de setembro de 2016, disponível em file: <http://www.abihsp.com.br/noticia/409/2016-06-30/fechamento-da-paulista-aos-domingos-torna-se-definitivo>.
- Frúgoli Jr, H. (2000). *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez/Edusp/Fapesp.
- Gallo, R. (2016). Polêmico, fechamento da Paulista para carros conquista apoio de moradores. *Folha de São Paulo*, 21 de fevereiro de 2016. Acendido dia 10 agosto de 2017, disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2016/02/1741137-polemico-fechamento-da-paulista-para-carros-conquista-apoio-de-moradores.shtml>.
- Gehl, J. (2014). *Cidades para pessoas*. Tradução Anita Di Marco (2ª ed). São Paulo: Perspectiva.
- Getz, D. (1994). Residents' attitudes towards tourism, *Tourism Management*, 15 (4), 247-258, DOI 10.1016/0261-5177(94)90041-8.
- Harvey, D. (2014). *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. Tradução Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes.
- Heeman, J., & Santiago, P. (2016). *Guia público para inspirar e transformar*. Conexão Cultural/Bela Rua. Acendido a 10 de junho de 2017, disponível em file: <http://www.placemaking.org.br/home/wp-content/uploads/2015/03/Guia-do-Espa%C3%A7o-P%C3%BAblico1.pdf>.
- Jacobs, J. (2014). *Morte e vida de grandes cidades*. Trad. Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes.
- Kemperman, A., Borgers, A., & Timmermans, H. (2009). Tourist shopping behavior in a historic downtown area. *Tourism Management*, 30, 208-218. doi: 10.1016/j.tourman.2008.06.002.
- Léfebvre, H. (2001). *Direito à cidade*. São Paulo: Centauro.
- Leme, A. (2017). Avenida Paulista aos domingos vira calçadão democrático. *Veja São Paulo*. 17 mar. 2017. Acendido a 10 de outubro de 2017, disponível em file: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/capa-avenida-paulista-passeio/>.
- Lynch, K. (2006). *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes.
- Machado, L., & Amâncio, T. (2015). Haddad convida promotores para fechamento da Paulista no domingo. *Folha de São Paulo*. 16 out 2015. Acendido a 07 de junho de 2016, disponível em file <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/10/1695063-haddad-convida-promotores-para-fechamento-da-paulista-no-domingo.shtml>.
- Mekari, D. (2014). *Espaço público – intervenção urbana – São Paulo*. Acendido a 08 de junho de 2016, disponível em file <http://portal.aprendiz.uol.com.br/2014/12/09/domingo-pode-virar-dia-de-passeio-na-avenida-paulista/>
- Mumford, L. (1961). *A cultura das cidades*. Belo Horizonte: Itatiaia.
- Paulista aberta.(2017). *Vitória: Dória disse que vai manter a Paulista aberta*. Acendido a 15 julho de 2017, disponível em file <https://www.paulistaaberta.minhasampa.org.br/>.
- Raffestin, C. (1993). *Por uma Geografia do Poder*. França. São Paulo: Ática.
- Rede Nossa São Paulo & IBOPE. (2015). Mobilidade urbana e transporte público em São Paulo. São Paulo. Acendido a 05 outubro de 2016, disponível em file: <http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/mobilidade-urbana-e-transporte-publico-em-sp.pdf>.
- Rolnik, R. (2015). *Lições da Avenida Paulista Aberta*. Acendido a 05 de agosto de 2016, disponível em file <https://raquelrolnik.wordpress.com/tag/avenida-paulista/>
- Saarloos, D., Joh, C., Zang, J., & Fujiwara, A. (2011). A segmentation study of pedestrian weekend activity patterns in a central business district, *Journal of Retailing and Consumer Services*, 17, 119-129.
- Samorcc & MMAP. (2015). *Carta Aberta*. Acendido a 03 de junho de 2016, disponível em file [www.samorcc.org.br/2014/movimento%20moradores%20AP%20\(2\)%20FIN.docx](http://www.samorcc.org.br/2014/movimento%20moradores%20AP%20(2)%20FIN.docx)

- SampaPé (2016). *O movimento por trás da abertura da Paulista para pessoas*. Acedido a 04 de junho de 2016, disponível em file <http://saopaulosao.com.br/conteudos/causas/1315-sampap%C3%A9-o-movimento-por-tr%C3%AAs-da-abertura-da-paulista-para-pessoas.html#>
- Santos, M. (1998). *O espaço cidadão*. São Paulo: Edusp.
- São Paulo. (2008). *Decreto Lei nº 14.454, 2008*. Acedido a 2 de setembro de 2016, disponível em file http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=28032008D%20493460000.
- São Paulo (2014). *Gestão urbana SP*. Acedido a 3 julho de 2016, disponível em <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/um-plano-para-melhorar-a-mobilidade-urbana-2/>.
- São Paulo. (2015). *Termo de Ajustamento de Conduta*. Acedido a 06 de julho de 2016, disponível em file http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/noticias/noticia?id_noticia=14100807&id_grupo=118.
- Speck, J. (2016). *Cidade caminhável*. São Paulo: Perspectiva.
- Soares, A. (2016). *Avenida Paulista, o novo paraíso dos camelôs*. Acedido a 05 de agosto de 2016, disponível em file <http://vejasp.abril.com.br/materia/camelos-avenida-paulista>.
- Souza, M. (2001). O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In Castro, Iná Elias et al., *Geografia: conceitos e temas* 3ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 77-116.
- SPTuris. (2014). *Copa na capital paulista supera as expectativas*. Acedido a 10 de setembro de 2016, disponível em file <http://www.spturis.com/v7/noticia.php?id=478>.
- Stefani, E., & Shibaki, V. (2013). *Atrativo turístico e centralidade cultural: a territorialidade da Avenida Paulista*. Acedido a 6 de julho de 2016, disponível em file: <http://geografiadr.blogspot.com.br/2013/10/atrativo-turistico-e-geografia.html>
- Urbanismo Tático. (2012). *Ação a curto prazo – mudança a longo prazo*. Acedido a 20 de junho de 2017, disponível em file https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol._2-portuguese.
- Wearing, B. & Foley, C. (2017). Understanding the tourist experience of cities. *Annals of Tourism Research*. 65, 97-107, doi.or/10.1016/j.annals.2017.05.007.
- Yázigí, E. (2000). *O mundo das calçadas*. São Paulo: Humanitas/FFCH6/USP, 2006.
- Yuksel, A. (2004). Shopping experience evaluation: a case of domestic and international visitors. *Tourism Management*, 25, 751-759, DOI: 10.1016/j.tourman.2003.09.012.