



CRIANDO ESPAÇOS DE LAZER: AS LUTAS POLÍTICAS PELA RESSIGNIFICAÇÃO DA AVENIDA PAULISTA

¹ Antonio Fagner da Silva Bastos

² Sérgio Carvalho Benício de Mello

RESUMO

Em outubro de 2015, a Avenida Paulista passou a ser aberta para as pessoas e fechada para o tráfego durante os domingos. Essa medida despertou debates entre as demandas contra e a favor, bem como um embate entre a Prefeitura e o Ministério Público. São Paulo é a cidade mais populosa do Brasil, das Américas e do Hemisfério Sul, e por isso seu espaço urbano e sua mais icônica avenida são tidos como espelho da metrópole. Com este artigo, buscamos compreender como está se dando a resignificação da Avenida Paulista em face das transformações que lá aconteceram. 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 nesse antagonismo. Nosso *corpus*, constituído para responder como o processo de resignificação da Avenida Paulista se deu, é composto de dados secundários extraídos de diferentes posicionamentos – notícias, notas, manifestos, blogs – dos sujeitos envolvidos no embate. A partir das análises, identificamos que, embora as disputas emergjam entre o Governo Local e o Ministério Público, as práticas articulatórias da sociedade civil foram primordiais para a resignificação da Paulista. Além disso, identificou-se que ambas as posições de sujeitos, a favor e contra, tentam significar a Avenida Paulista sob o argumento de seu uso democrático. Como conclusão, apontamos que as disputas pela resignificação da Paulista representam uma nova forma de pensar democraticamente a cidade, tornando possível utilizá-la para diferentes fins (como lazer, atividade física, entre outros), mantendo uma convivência pacífica.

Palavras-chave: Avenida Paulista; Espaço Urbano; Teoria do Discurso.

¹ Mestre em Administração pela Universidade Federal de Pernambuco - UFPE, Recife, (Brasil). E-mail: fagnersbastos@gmail.com

² Doutor em Business Studies pela University London – UL, (Inglaterra). Professor Associado do Departamento de Ciências Administrativas da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, Recife, (Brasil). Bolsista de Produtividade em Pesquisa Nível 1 do CNPq. E-mail: sergio.benicio@gmail.com

CREATING LEISURE PLACES: POLITICAL STRUGGLES FOR THE RESSIGNIFICATION OF THE PAULISTA AVENUE

ABSTRACT

In October 2015, Paulista Avenue, in São Paulo, became a pedestrian zone, closed to cars on Sundays. This political action sparked debates between the ones in favor and the ones against this measure, as well as a clash between Local Government and Public Ministry. São Paulo is the most populous city in Brazil, in the Americas, and in the Southern Hemisphere. It is a urban place and it is most of an iconic avenue, also seen as the mirror of the metropolis. This paper aims to comprehend how Paulista Avenue is being (re)signified in face of the transformations that it is going through. Due to the current political struggles, we chose Laclau and Mouffe's Discourse Theory as a guiding approach for our political analysis process. We hope to uncover the meanings brought to discourse by the different political subjects involved in this subject. The research corpus was built in order to answer our main question, regarding the (re)signifying process that Paulista Avenue is going through, which consists basically of secondary sources drawn from different sources: news, notes, manifests, blogs, social network, etc. From the analysis, we identified that although the struggles between the Local Government and the Public Ministry, the articulated practices of the people were important to the (re)signification of the Paulista. Moreover, both subject positions, in favour and against, try to signify the Paulista Avenue towards a democratic use. In conclusion, we point out that struggles for the (re)signification of Paulista Avenue represent a new way of thinking the city democratically, making it possible to use it for different purposes (like leisure, physical activity, among others), maintaining a peaceful coexistence.

Keywords: Paulista Avenue; Urban Space; Discourse Theory.

1. INTRODUÇÃO

O modelo pensado para as demandas dos automóveis, pelo qual as metrópoles modernas foram planejadas, começa a se mostrar esgotado. Em todos os lugares são evidentes gargalos como altos congestionamentos, poluição, problemas de saúde pública, imobilidade, entre outros oriundos de tal modelo. Por isso, essas metrópoles estão cada vez mais buscando formas de mitigá-los. Uma das tantas estratégias utilizadas consiste em dar novos significados ao espaço urbano de mobilidade de forma que outras alternativas de deslocamento e apropriação do espaço público sejam possíveis.

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 períodos 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 da poluição do ar, e cria ambientes mais habitáveis (OPAS, 2013), proporcionando aos seus usuários opções de

lazer, atividade física e sociabilidade. Dessa forma, espera-se que com o fechamento de ruas e avenidas, ainda que parcialmente, seja possível a prática de inúmeros tipos de esportes, como ciclismo, skate, patinagem, caminhada, corrida, e 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 carece ser transformado. Ou seja, é preciso que processos de ressignificação do espaço público aconteçam.

Além disso, considerando a escassez de espaço nas grandes metrópoles, como a cidade de São Paulo, o processo de gestão dos espaços de lazer precisa ser eficiente (Andrade, Braga & Tomazzoni, 2016). E como o lazer é, de acordo com Dumazedier (2008, p. 28), “uma realidade fundamentalmente ambígua e apresenta aspectos múltiplos e contraditórios”, entender diferentes pontos de vista se faz necessário. Assim, para refletirmos como processos de ressignificação de espaços públicos para atividades de lazer são possíveis, e considerando que tais transformações se dão na dimensão política, utilizaremos as recentes disputas pelo uso da Avenida Paulista, na cidade de São Paulo, como objeto de estudo.

Assim, o artigo procurou entender como se constituíram os discursos a respeito do fechamento/abertura da Avenida Paulista, na capital de São Paulo, para o tráfego de veículos aos domingos e feriados, ação oriunda do *Programa Rua Aberta*, implementado pela Prefeitura do município em outubro de 2015. Tal medida, segundo a Prefeitura, visa o impedimento do trânsito de veículos motorizados em algumas vias da cidade de São Paulo com a intenção de que estas recebam atividades esportivas, gastronômicas e culturais gratuitas, e com isso se incentive a apropriação dos espaços públicos pela

população, consolidando as relações sociais nos bairros (Prefeitura de São Paulo, 2015a). Iniciativas semelhantes já estão em funcionamento na cidade de São Paulo, como, por exemplo, o Programa Ruas de Lazer (veja mais em Costa & Sampaio, 2015).

É evidente que uma apropriação de vias por indivíduos não antes considerados faz com que tal espaço seja visto sob novos entendimentos. Em virtude disso, diferentes sujeitos se posicionaram contra ou a favor. O que nos leva a um questionamento: como é possível ressignificar o espaço urbano de forma a atender às demandas lá presentes?

Assim, para tentarmos entender como esse processo se deu, buscamos respostas nos particularismos evidenciados nas recentes disputas entre Ministério Público (MPE-SP), mais especificamente a Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo da Capital (PJHURB), e Prefeitura, gerados a partir da intenção de se fechar a Avenida Paulista, na capital de São Paulo, para o tráfego conforme propõe o *Programa Rua Aberta*.

Ao problematizar como os diferentes sujeitos abordam o assunto, através da Teoria do Discurso de Ernesto Laclau e Chantal Mouffe (2015), podemos identificar outros ângulos envolvidos na questão que não necessariamente são aparentes, mas que poderão se tornar complexos com o caminhar da ressignificação.

Portanto, nosso objetivo com este artigo é tentar compreender como se deu a ressignificação da Avenida Paulista pelo embate entre demandas a favor de sua abertura para pedestres e demandas contra essa ideia. Assim, podemos localizar o artigo na área de conhecimento de Administração Pública, na subárea de Política e Planejamento Governamentais com as áreas correlatas de Política urbana e Políticas Públicas no esporte.

2. MOMENTOS RELEVANTES

Em agosto de 2014, duas entidades da sociedade civil – a Rede Minha Sampa e o Movimento SampaPé – iniciaram uma campanha, na plataforma virtual Painel 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 Rua Aberta – foi elaborado pelas duas entidades e entregue ao prefeito. Sua proposta era fechar para veículos, apenas no sentido Paraíso, o espaço de via para usufruto das pessoas entre os dois parques localizados na Avenida Paulista (Portal Mobilize, 2014).

Junto à campanha on-line, 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 (Minha Sampa, 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 encaminha à Prefeitura recomendação para que a Paulista não seja fechada, alegando que acordo de 2007 (um Termo de Ajustamento de Conduta – TAC firmado entre Prefeitura e Ministério Público) limitou a três por ano os bloqueios na via (Folha de São Paulo, 2015).

Após sinalizar que descumpriria a recomendação do MP, 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 de São Paulo, 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 (Cidadeapê, 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 (Vá de Bike, 2015).

A primeira audiência pública acontece em 19 de setembro no vão livre do MASP (Museu de Arte de São Paulo). A audiência contou com mais de 200 pessoas; 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 *Rua Aberta* foi aprovado em 19 das 25 audiências já realizadas (Prefeitura de São Paulo, 2015a).

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 de São Paulo, 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 (Paulista Viva, 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 convida ainda, via ofício, os representantes do MPE-SP para acompanharem a abertura da Paulista (Prefeitura de São Paulo, 2015b).

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 (Portal 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 Paulista ou de qualquer via, por se tratar de uma política para ampliar os espaços de lazer na cidade, e que recorreria da multa (Rede Brasil Atual, 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), sendo esse o último momento de relevância para abertura da Avenida Paulista até janeiro de 2016.

Portanto, visualizando a Avenida Paulista como um campo de lutas políticas dentro de uma realidade altamente complexa, ou seja, com uma variedade de discursos e lutas hegemônicas pela significação da mesma, a Teoria do Discurso proposta por Laclau e Mouffe pode nos ajudar a compreender como é possível que tal espaço atenda às diferentes demandas.

3. TEORIA DO DISCURSO DE LACLAU E MOUFFE

A Teoria do Discurso (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 pós-estruturalista para a compreensão das lutas políticas contemporâneas.

Pós-marxista porque busca atualizar aquilo a que o Marxismo, a partir das crises da esquerda europeia dos anos 1980, não mais respondia para pensar o social: as lutas de classe agora são lutas hegemônicas (Laclau & Mouffe, 2015).

E pós-estruturalista por entender que as significações da sociedade são construídas por posições de sujeito precárias, contingentes e transitórias que estão dentro de diferentes jogos de linguagem (Laclau & Mouffe, 2015). Ou seja, abandona-se a ideia de sujeito unificado (Cordeiro & Mello, 2013).

Para Laclau e Mouffe (2015), só através de uma crítica ao racionalismo e ao essencialismo é possível dar conta, de maneira adequada, da multiplicidade e diversidade das lutas políticas contemporâneas.

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).

Ao considerar o contexto em que os discursos são proferidos, a TD se coaduna com outras diferentes formas de Análise de Discurso de matriz francesa de autores como Pêcheux e Foucault (Batista, Silva & Mello, 2014). A TD é, portanto, um aparato teórico que investiga como as práticas sociais articulam e contestam discursos (Cordeiro & Mello, 2013).

Como aparato teórico, a TD é composta por conceitos-chave e categorias

analíticas, apresentados sucintamente a seguir: *discurso*, visto não somente como ato de fala, mas como prática articulatória que o indivíduo utiliza para interagir com o mundo; *articulação*, prática que conecta as identidades que apresentam sentido parcialmente fixos em um momento sócio-histórico; *posição de sujeito*, o lugar que o sujeito, como ser político, ocupa em diferentes estruturas discursivas dependendo do contexto e das articulações ali formadas; *subjetividade política*, a forma de o sujeito agir para criar uma identidade política; *lógica de equivalência*, quando as identidades criadas se coadunam; *lógica de diferença*, quando as identidades divergem; *antagonismo social*, relação que apresenta o limite da objetividade ou da constituição plena das identidades, o que produz fronteiras políticas do tipo nós/eles; *hegemonia*, prática que representa a articulação de diferentes identidades e subjetividades por meio de atividades políticas para constituírem e disseminarem determinada ordem social; *deslocamento*, que representa situação de falta que gera novos atos de identificação e abre novas possibilidades de ação a partir da articulação de novos discursos (Laclau & Mouffe, 2015; Cordeiro & Mello, 2013; Silva, Batista & Mello, 2014).

Como categorias analíticas, a TD apresenta: *momentos*, posições diferenciais que aparecem articuladas em um discurso; *elementos*, diferenças que não se apresentam articuladas por razão de caráter flutuante; *pontos nodais*, pontos de referência em um discurso que são responsáveis por gerar convergência dentro de um sistema de significados; *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 (Laclau & Mouffe, 2015; Cordeiro & Mello, 2013; Silva, Batista & Mello, 2014).

Após expormos, brevemente, a origem, os conceitos-chave e categorias analíticas da Teoria do Discurso, prosseguimos com a maneira de operacionalizá-la, apontando para a racionalidade retrodutiva.

3.1 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 era suprir uma carência metodológica apresentada pela Teoria do Discurso.

Tal método tem como forma de apropriação investigações que envolvem problemas de pesquisa de natureza política e social, em que 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.

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, p. 1336).

A retrodução compreende as etapas de problematização, explanação e persuasão. A Figura 1, na próxima página, ilustra as etapas da retrodução.

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 (conjeturas) 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 um 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 como objetos de pensamento (Bacchi, 2012).

Na explanação, são realizados os ciclos retrodutivos, caracterizados por uma sequência de reinterpretações das hipóteses geradas no primeiro momento e que estão presentes tanto da lógica da descoberta

quanto da lógica da justificação (Batista, Silva & Mello, 2014). Para esse momento da retrodução também se levam em consideração as lógicas sociais, políticas e fantasmáticas propostas por Glynos e Howarth (2007).

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).

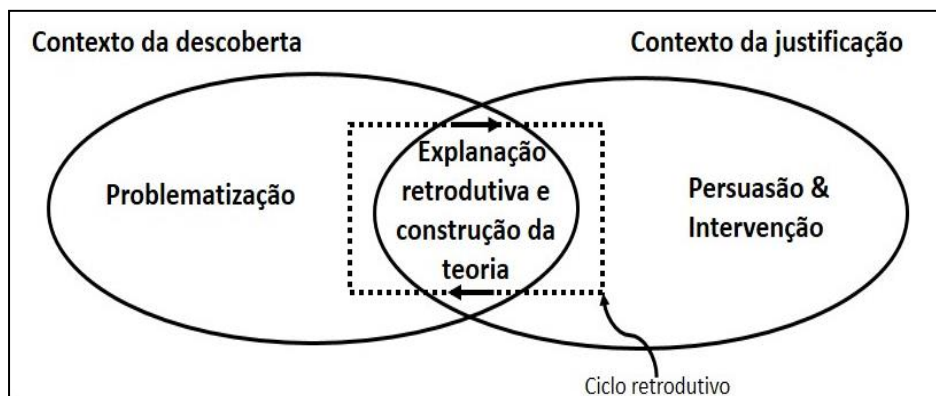


Figura 1: Etapas da Retrodução
 Fonte: adaptado de Glynos e Howarth (2007, p. 33)

Finalmente, na persuasão há a construção de uma nova teoria, que nada mais é que uma nova hipótese (nova conjectura). Isso porque as hipóteses (conjeturas) 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 (conjeturas) em vez de deduzir conclusões. Pois, explicam 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.

Portanto, como afirmam Batista, Silva e Mello (2014), a conclusão da análise será uma hipótese (conjetura) que será inferida apenas quando seu conteúdo estiver presente na explicação do fenômeno em questão. Os mesmos autores indicam que a hipótese final pode representar uma fissura hegemônica no discurso ou na formação discursiva dominante, em que esta não mais conseguiria oferecer explicações coerentes sobre determinados fenômenos.

3.2 *Corpus* de Pesquisa

Nosso trabalho, que é de caráter qualitativo, usará de fontes secundárias para construção do *corpus* de pesquisa. De acordo com Mello e Sá (2006), um *corpus* de pesquisa é um conjunto de fontes linguísticas que produzem efeitos, ou seja, geram as evidências significativas para o estudo de determinados fenômenos.

Buscamos na construção do *corpus* não uma quantidade de conteúdo, mas uma representatividade que é, segundo Bauer e Aarts (2002), o que merece mais atenção em pesquisas qualitativas; por isso, tentamos compor o arquivo com documentos extraídos do maior número possível de sujeitos envolvidos. Além disso, não coletamos todos os documentos possíveis

por visualizar evidências de saturação de dados, que é condição aceitável em pesquisas qualitativas (Paiva Jr.; Leão & Mello, 2011).

A composição do *corpus* se deu através de matérias vinculadas em portais de notícias virtuais, portais de entidades da sociedade civil, notícias de órgãos oficiais envolvidos com o objeto de estudo, vídeos produzidos por terceiros sobre a abertura/fechamento da Avenida Paulista e documentos oficiais referentes ao tema. Ao todo, selecionamos 101 documentos (Figura 2). Em sua maioria, coletados entre agosto de 2014 e janeiro de 2016 e somados a quatro documentos oficiais de data anterior (duas leis, um plano diretor e o programa de governo).

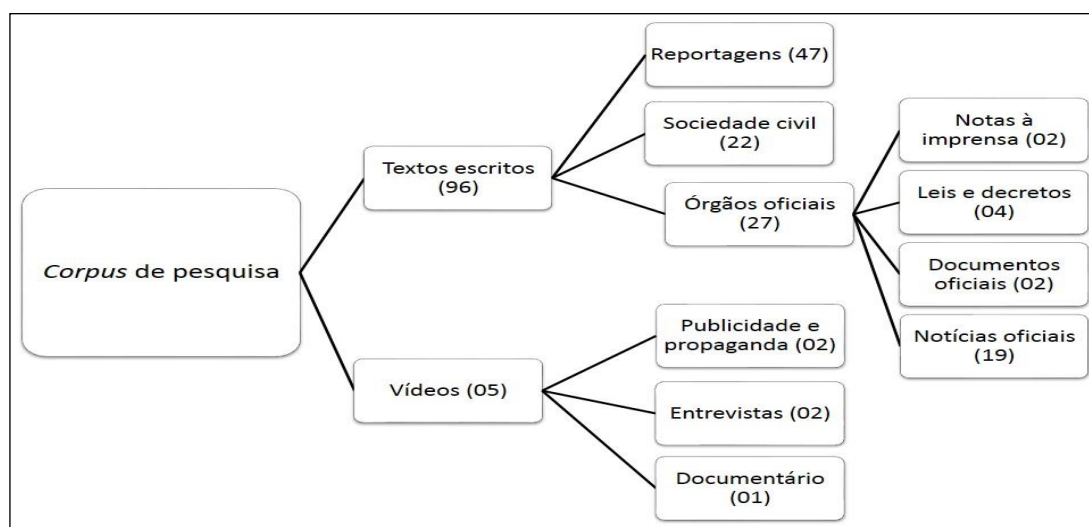


Figura 2: *Corpus* de pesquisa

Fonte: os autores

Do *corpus*, codificamos cada documento com letra e número correspondentes. Os trechos relevantes selecionados para debater no artigo terão seu código indicado em parênteses – por exemplo, o documento de número 1 de nosso *corpus* será identificado como D1 e

assim por diante. Na seção seguinte, iniciamos nossas análises e apresentamos os sujeitos políticos mais relevantes envolvidos no embate do fechamento/abertura da Avenida Paulista.

4. OS PRINCIPAIS SUJEITOS E NOSSA HIPÓTESE INICIAL

A primeira etapa de nosso trabalho é a problematização. Já a iniciamos ao apresentar como o atual embate entre Prefeitura e Ministério Público se iniciou na Avenida Paulista. Assim, a avenida torna-se o *ponto nodal* que uniu diferentes esforços para sua significação. Ficando claro que o *significante vazio* que os diferentes sujeitos buscam preencher é o uso daquele espaço. Logo, para complementar a problematização, vamos apresentar quem são os principais *sujeitos* envolvidos na produção de significados da Avenida, quais são seus *discursos*, quais são suas *posições* e suas *subjetividades* políticas. Em seguida, para completar essa etapa, apontaremos para nossa conjectura inicial de pesquisa.

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, lançou um programa de metas e um plano diretor que respaldam seu discurso de *promover uma cidade democrática e para pessoas* (D1 e D2). Para implementar o Programa *Rua Aberta*, articulou-se com as secretarias municipais de Coordenação das Subprefeituras, Trabalho, Transportes, Cultura, Desenvolvimento, Esportes, Segurança Urbana, além da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), da SP Trans e da Agência São Paulo de Desenvolvimento, para que estas pudessem dar o apoio necessário para a implementação (D36).

Contudo, para que estes se organizassem, primeiro houve pressão por parte de entidades da sociedade civil. 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. Outras entidades, como a Ciclocidade, também colaboraram com tal objetivo, divulgando a campanha virtual e

articulando ocupações estratégicas na avenida para promover o discurso de uma *cidade mais humana, criativa e saudável* (D12). 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. Finalmente, a entidade Cidade Ativa se uniu com as duas primeiras e até janeiro de 2016 articulavam campanha virtual para pedir que a abertura da Paulista se tornasse lei (D91).

Em seguida, há o Ministério Público (MPE-SP) como principal antagonista à Prefeitura, que cobrou o respeito ao TAC firmado em 2007. O órgão defende um discurso de *harmonização de interesses e que se evitem medidas radicais* (D56).

Na mesma direção, algumas entidades também se posicionaram contrárias à 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. Ela defende o discurso de que *fechar a Avenida é uma política primária e excludente, pois a Paulista sempre esteve democraticamente aberta para todos* (D29). A Associação Comercial de São Paulo (ACSP) também apresentou discursos contrários (D42). Além de outras entidades que não foram favoráveis, como a Sociedade dos Amigos, Moradores e Empreendedores do bairro Cerqueira César (D42). Há, também, a oposição na câmara de vereadores, que defende um discurso de que *a avenida seja mantida para o deslocamento e não para o lazer* (D97). Além destas, a OAB/SP também se manifestou contrária ao fechamento por acreditar que *o acesso à Paulista não pode ser dificultado* (D66).

Adicionamos a Polícia Militar a nossa lista, por ela ter se feito presente na abertura e se manifestado sobre em Audiência Pública (D83).

A Figura 3 apresenta todos os atores envolvidos na abertura/fechamento da

Paulista que identificamos e suas articulações momentâneas.

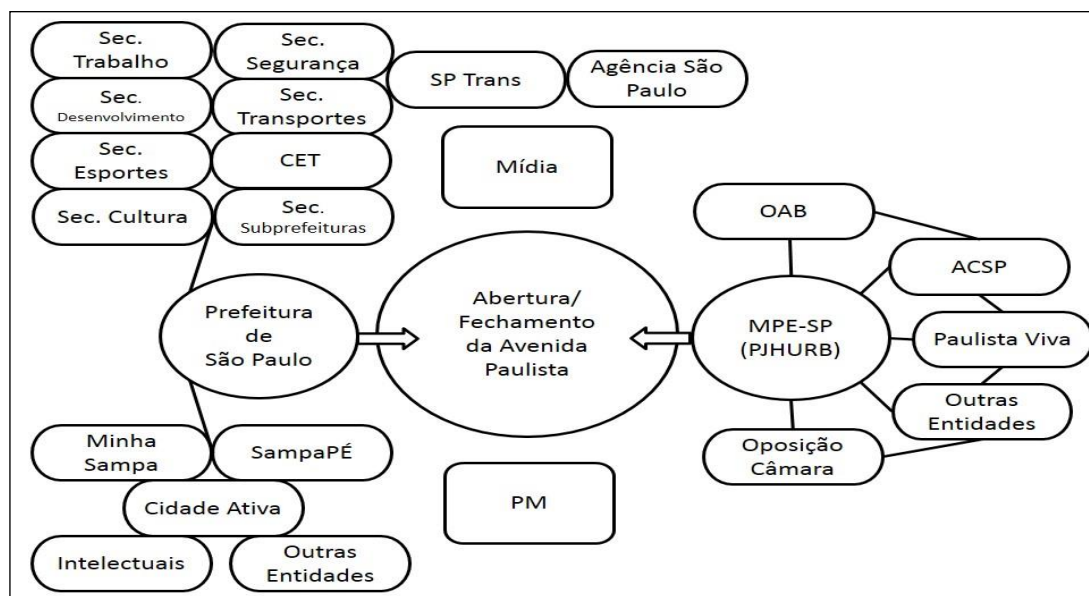


Figura 3: Sujeitos políticos identificados

Fonte: os autores

Expostos os sujeitos relevantes ao nosso estudo que complementam nossa problematização, partimos para nossa conjectura inicial. Com base nos posicionamentos dos sujeitos, acreditamos, então, que **as lutas atuais da população paulistana em torno da Avenida Paulista se dão para ressignificar aquele espaço e transformá-lo de um lugar de passagem (tráfego de veículos) em um lugar de convivência (permanência de pessoas), e assim menos excludente.**

4.1 Ciclo 1: A Luta por Significação entre Tráfego e Permanência

Observamos que até a implementação do Programa Rua Aberta, a Avenida Paulista tinha sua função prioritariamente como elemento de ligação entre as diferentes zonas da cidade de São Paulo. A lógica social que sustenta isso parece ser sua localização, que é tanto estratégica, por ser um centro financeiro, quanto topográfica. Ela é plana, enquanto as adjacências são ladeiras, favorecendo a

opção de uso da Avenida como via de passagem.

Tendo em vista que, no passado, projetos que também tentaram transformar a Paulista fracassaram, há também uma lógica política que costuma ser inflexível às mudanças na via e que normalmente é respaldada por uma lógica fantasmática de *progresso*. Logo, a Paulista como via de passagem é a ideia hegemônica vigente.

Diferentes discursos fortalecem essa hegemonia. O MPE-SP, por exemplo, explana que 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. (D56). Discurso semelhante tem o presidente da ACSP sobre as recentes medidas no trânsito da cidade de São Paulo, ao afirmar que a

capital paulista não pode parar; pelo contrário: precisa fluir (D22). Complementando, a Associação Paulista Viva aponta que a avenida desde sempre, foi uma via de acesso e de ligação entre as regiões leste e oeste da cidade (D29). São, portanto, discursos que apontam para a visão hegemônica de a Avenida Paulista ter sido concebida para atender a uma lógica de passagem, de tráfego, de velocidade.

Contudo, outros sujeitos começam a se posicionar para alinhar seus discursos de forma a se antagonizarem com a ideia de a Avenida Paulista ser obrigatoriamente destinada ao tráfego de veículos. Queremos uma cidade mais humana, compartilhada, com mais encontros, lazer e alegria. E queremos menos poluição do ar, sonora e pedimos que as pessoas deixem seus carros na garagem, pelo menos uma vez por semana (D3). A Paulista é um polo econômico e cultural que peca pelo espaço para carros em detrimento das pessoas (D8). O que está em pauta agora é o modelo de cidade que queremos construir. Na visão de muitos, a única saída é adotar, daqui em diante, a escala humana como “unidade de medida” para projetos urbanos (D21). As pessoas começam a perceber São Paulo como um lugar de encontro, aberto para todos e com inúmeras possibilidades de *lazer* (D80).

Com o antagonismo posto, os sujeitos, em sua maioria entidades da sociedade civil, começam a se articular para criar uma cadeia de equivalência entre seus discursos. Para tal, tiveram como subjetividades políticas o lançamento de campanhas virtuais, a ocupação estratégica de vias, a pressão no poder público através de manifestos coletivos, a realização de estudos para respaldar suas ideias e refutar argumentos contrários (D3, D4, D6, D12, D16, D21, D26, D28, D31, D48, D53, D73, D74, D82, D84, D89, D90 e D91).

Já a Prefeitura, por sua vez, alinha seus discursos de cidade democrática e participativa com essas demandas crescentes da sociedade civil aprovando o

programa proposto por ela e outras políticas de teor semelhante. Além disso, há outras subjetividades políticas como testes para implementação, negociação com órgãos da justiça e entidades contrárias (D9, D11, D14, D20, D23, D24 e D30). Todos esses *elementos* tornaram possível o *momento* abertura da Paulista para as pessoas e fechamento para o tráfego a partir de outubro de 2015.

Com isso, o uso da Paulista transforma-se em um significativo vazio que diferentes discursos tentam preencher. E uma nova hegemonia, na qual a avenida volta-se para as pessoas, começa a surgir. Contudo, não sem críticas de entidades e instituições contra a medida. Entre as principais, elas apontam para o caráter “antidemocrático” da ação. Como pode ser visto quando a presidente da Paulista Viva afirma que o fechamento da via é uma discussão falsamente ideológica e que os contrários são acusados de elitistas. A Paulista é a avenida mais democrática que existe, recebe gente de todas as partes (D19). Não se pode abrir o que nunca esteve fechado. Porém, querem fechar para os automóveis, os ônibus, os táxis, as ambulâncias e as motos o que sempre esteve democraticamente aberto para todos (D29). Na mesma linha, mas tratando sobre toda a gestão do prefeito, o presidente da ACSP cobra que antes de implementar mudanças bruscas na vida da cidade, haja estudos técnicos. Que a população seja *ouvida*. Que seja feita consulta. Que exista postura democrática. Tudo isso para alcançar o objetivo maior do administrador: a melhoria do bem-estar da população (D22). Mesmo caminho escolhido pelo MPE-SP quando afirmam pretender democratizar ao máximo a utilização das vias públicas por todos, sem distinção, lembrando que a divisão do espaço entre pessoas e veículos já vem ocorrendo nesta cidade desde a implantação das ciclofaixas, não só na própria Avenida Paulista, como *em diversas outras* (D52).

O curioso é que um dos discursos que sustentam a abertura da avenida

também é, justamente, torná-la mais democrática. Como, por exemplo, o argumento do prefeito defendendo o Programa Rua Aberta: É uma questão política que está por trás das decisões que se toma para o bem-estar da coletividade. Tem um pano de fundo que é a radicalização da questão democrática, para que possamos viver em mais harmonia em uma cidade mais agradável (D50). Estamos abrindo a avenida para todo mundo usufruir (D54). As posições das entidades da sociedade civil seguem pelo mesmo caminho. A proposta de abrir a principal via da cidade para o uso democrático da sua população, promovendo ao mesmo tempo lazer, saúde, fruição esportiva e cultural, fortalecendo o processo tão saudável de devolver a cidade aos seus habitantes (D48). Diante da massiva adesão e pensando a cidade como lócus de democracia, é louvável que a Prefeitura volte a enxergar as vias públicas como espaço de convívio entre pessoas (D26). Posição semelhante à de alguns intelectuais ao afirmarem que de repente, uma avenida que já foi a avenida dos barões do café, no domingo ela foi do povo (D15). Assim, o uso democrático da Paulista assume contornos de significante vazio a ser preenchido.

Tentativas de tornar espaços de lazer mais democráticos parecem ser mesmo uma demanda da cidade de São Paulo. Por exemplo, em trabalho recente de Andrade, Braga e Tomazzoni (2016), os autores analisaram os Clubes da Comunidade (CDCs), como opção de lazer naquela metrópole. Lá eles elucidaram a necessidade de integração entre os gestores dos CDCs e a população local como forma de boa gestão desses espaços. Integração que parece estar presente na Abertura da Paulista.

Tendo em vista o que descrevemos, reformulamos nossa conjectura para que esta abarque também a questão dos significantes que flutuam ao redor do uso democrático do espaço. Propomos, então, que **as disputas na Avenida Paulista se dão para**

ressignificar aquele espaço e torná-lo democrático, onde deixe de ser um lugar de passagem de alguns para ser um lugar de convívio de todos.

4.2 Ciclo 2: A Luta por Significação da Tal Avenida Democrática

Ao percebermos que os diferentes sujeitos têm posições distintas sobre qual forma democrática a avenida deve assumir, buscamos entender quais lógicas sustentam tais posições. Na visão hegemônica da Paulista como meio de passagem (lógica fantasmática), o direito de ir e vir (lógica social) lhe dá respaldo e é reforçado pelos aparatos jurídicos (lógica política) criados para tal, como, por exemplo, o TAC de 2007, que respalda as ações contrárias ao fechamento do tráfego. Discursos que apoiam essas lógicas dizem que a alternativa seria o fechamento parcial que, se bem planejada e sinalizada, abriria um enorme espaço para o lazer e ao mesmo tempo preservaria o direito de ir e vir dos moradores, usuários de serviços de saúde, profissionais, clientes e proprietários do comércio local (D62). É preciso resguardar os direitos e interesses de moradores locais, comerciantes, pessoas com necessidades especiais de locomoção que necessitam de veículo para chegarem até a Avenida Paulista (D52). Tal visão não considera que o tipo de cidade em que vivemos precisa ser reconfigurado. Contudo, é justamente por pensarem a cidade como um lugar de encontro que deve ser repensado para as demandas humanas que aqueles que defendem a abertura da Paulista veem que essas lógicas estão anacrônicas. O antagonismo está posto.

Dos discursos que querem criar uma equivalência para um novo tipo de cidade, podemos destacar aqueles que apontam para as discrepâncias na forma como foi planejada a cidade e nos impactos positivos que as mudanças trariam. Como podemos visualizar a seguir: *A cidade está (ainda) muito mais preparada para receber mais*

carros do que bicicletas (D8). Fechar as ruas para os automóveis é uma forma de tentar recuperar o espaço dos pedestres na cidade (D47). A abertura da Paulista é algo muito interessante para as pessoas viverem uma cidade sem carro (D83). Entregar a Paulista para as pessoas, mesmo que por um dia, é muito importante para desconstruir o nosso modelo rodoviarista de cidade (D31). Nenhuma cidade do mundo é feita para carros, elas são feitas para as pessoas viverem (99). Solicitamos que o MPE-SP atualize a interpretação do TAC acima citado, levando em conta que seu texto está anacrônico em relação às novas visões de cidade e do uso do espaço público vigentes hoje na sociedade civil (D26). Impedir a abertura da Paulista seria atender ao interesse de uma minoria, acostumada a tomar para si o espaço público, patrimônio de toda a população (D48); As pessoas começam a perceber São Paulo como um lugar de encontro, aberto para todos, com inúmeras possibilidades de lazer e a abertura da Paulista simboliza essa redescoberta da ocupação do espaço público (D80 e D90). A população da periferia e de outros bairros não tão privilegiados está assumindo a cidade como um todo, enquanto gera esse incômodo na elite, que não está acostumada a compartilhar seu espaço (D4). A ideia é o conceito de uma cidade mista, onde haja uma equivalência entre todas as áreas (D49).

Assim, podemos considerar que, se a cidade for pensada para as pessoas, a

abertura de avenidas é, de fato, uma medida democrática, pois todos podem usufruí-la. Se a cidade for pensada para o deslocamento das máquinas, é uma medida de certa forma questionável, já que nem todos têm a mesma possibilidade de acesso. Como defendemos que para construir um espaço urbano de maneira mais justa é preciso aumentar as possibilidades de escolha do cidadão, entendemos que a opção mais democrática é aquela em que todos podem usufruir das políticas implementadas.

Logo, as novas identidades querem a construção de políticas públicas que favoreçam a escala humana (lógica política), nas quais o espaço seja compartilhado e com múltiplos usos (lógica social), de forma a devolver um sentido de comunidade (lógica fantasmática) que aparenta ter se perdido através do excesso de individualismo que o progresso implicou para o desenvolvimento das cidades. Essas parecem ser as lógicas que sustentam a nova hegemonia buscada.

A partir do exposto, reinterpretemos novamente nossa conjectura. Sugerimos, agora, que **as disputas pela ressignificação da Avenida Paulista representam uma nova forma de pensar democraticamente a cidade, tornando-a possível na escala humana.**

Portanto, diferentes grupos disputam o uso da Avenida Paulista, tentando defender o modelo hegemônico vigente ou ressignificá-lo para um novo. A Figura 4 resume tais disputas.

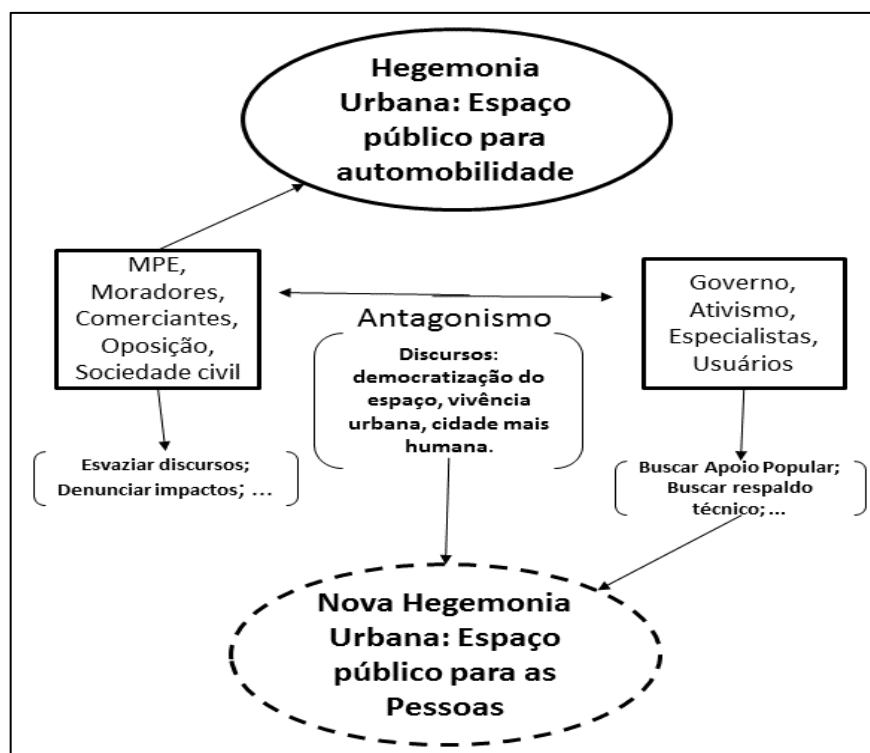


Figura 4: Disputas pelo uso da Avenida Paulista

Fonte: os autores

Estamos diante da hipótese definitiva que explica o fenômeno? Obviamente que não. Os ciclos retrodutivos deveriam ser *ad infinitum*. A cidade enquanto ser complexo não nos permite encontrar respostas definitivas. No entanto, tal hipótese nos ajuda a tentar compreender as demandas a favor da abertura das cidades para as pessoas e a perceber as demandas que discordam dessa resignificação. Como tornar possível a coexistência delas?

5. ALGUNS COMENTÁRIOS

Vimos na seção sobre retrodução que sua terceira etapa é a persuasão. Como notamos na conjectura proposta durante a etapa dos ciclos, as disputas parecem buscar tornar a cidade mais democrática, comunitária e humana. E, lembrando que nosso objetivo aqui foi compreender como é possível resignificar o espaço urbano de forma a atender às demandas lá presentes, expomos, então, nossas considerações.

A resposta passa, obviamente, pelo diálogo para que os desentendimentos possam se resolver. E, no caso da Paulista, vale ressaltar o importante papel exercido pelo MPE-SP nesse sentido. No entanto, é preciso que se reconheçam também as formas como a cidade foi pensada e concebida até o presente momento. Pois, como vimos, defensores da avenida aberta apontam para uma cidade que foi construída para os carros e não para as pessoas. Logo, para se proporcionar a toda a população o direito à cidade, grupos antes favorecidos pelo modelo urbano em vigor precisam saber ceder um pouco de seus privilégios. O que implica a flexibilização do uso dos aparatos urbanos. Se todos pagam com impostos a construção desses aparatos, como avenidas, por exemplo, é preciso repensar seus usos para que não apenas parte da população possa utilizá-los. Não se pode negar as opções de lazer que aquele espaço proporciona.

Pensar democraticamente o espaço urbano é buscar formas de ele atender às diferentes demandas. Corrigir tais desigualdades parece ser um dos porquês que explicam diferentes identidades estarem se organizando para construir um novo modelo de cidade. No caso específico da abertura da Paulista, é preciso reconhecer necessidades daqueles que precisam “chegar até” ela; no entanto, estes também precisam compreender que a avenida tem muito mais possibilidades do que servir apenas para se “passar por” ela.

A literatura recente aponta trabalhos que seguem caminhos parecidos ao aqui proposto. Hayek (2014), por exemplo, analisou a gestão do trânsito na cidade de São Paulo sob a ótica de eventos esportivos como corridas de rua. Em seu trabalho, ela indicou a necessidade de se estabelecerem mecanismos de desempenho e normas legais visando a otimização do espaço urbano de forma sustentável para todos os agentes da sociedade.

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. Desse modo, o espaço precisa ser pensado para que diferentes modais possam coexistir e o cidadão possa escolher qual deles atende melhor às suas necessidades. O que é diferente do atual modelo, que favorece apenas aos modais individuais motorizados, tornando apenas a sua escolha como viável.

Outra questão refere-se à capacidade de se pensar coletivamente a cidade. A abertura de ruas para a convivência devolve o caráter comunitário da população. Tal caráter favorece o pensar a cidade para todos. Pois, se a individualidade afasta os sujeitos de pensar politicamente a cidade, propiciar que os espaços públicos almejem a convivência pode devolver a subjetividade política ao cidadão.

Contudo, como alguns sujeitos apontaram, a abertura de avenidas tem uma função simbólica para as mudanças que as

cidades precisam. Logo, é preciso de mais ações. É preciso pensar a cidade na escala humana como um todo. Diminuir as distâncias ou integralizá-las em diferentes modais. De forma que os trajetos favoreçam a convivência mútua e possam proporcionar uma melhor percepção dos problemas existentes nas cidades. Parece ser esse um dos caminhos para a diminuição dos entraves sociais que se fazem presentes nas metrópoles mundo afora.

Quanto à Paulista, seu significado continuará sendo disputado. A atual situação mostra que os discursos a favor da abertura estão mais articulados que os contrários. No entanto, 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. O que indica não ser hora para lógicas de diferença surgirem, e sim lógicas de equivalência se fortalecerem.

Como limites de nosso estudo, apontamos o espaço temporal de pesquisa, tendo em vista que novos momentos relevantes se deram durante o ano de 2016, inclusive com a publicação da Lei que firma o Programa Ruas Abertas como política pública municipal. Além disso, o uso de apenas fontes secundárias limita o alcance de nossa pesquisa de olhares particulares sobre o tema. Futuras pesquisas podem preencher essas lacunas deixadas e contribuir para o aprofundamento das análises aqui realizadas, além de explorarem impactos econômicos da implementação da medida e impactos no deslocamento de outros usuários, buscando expandir a reflexão e discussão do uso de espaços urbanos para o lazer como um todo.

REFERÊNCIAS

- Andrade, L., Braga, D. & Tomazzoni, E. (2016). Os Espaços Democráticos de lazer e a Gestão dos Clubes da Comunidade (Cdcs) da Cidade de São Paulo-SP. *Podium Sport, Leisure And Tourism Review* E-ISSN: 2316-932X, 5(1), 28-38. doi:10.5585/podium.v5i1.132.
- Bacchi, C. (2012). Why Study Problematizations? Making Politics Visible. *Open Journal of Political Science*. 2(1), 1-8.
- Batista, M. M., Silva, C. C. G. & Mello, S. C. B. (2014). Da teoria à análise política e social. In: Mello, S. C. B. (Org.). *Construção Social da Tecnologia e Teoria do Discurso*. Recife: Editora UFPE.
- Bauer, M. W. & Aarts, B. (2002) A construção do *corpus*: um princípio para a coleta de dados qualitativos. In: Bauer, M. W. & Gaskell, G. (Ed.). *Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som: um manual Prático*. Petrópolis: Vozes.
- Catraca Livre. (2015). *Petição pede que Av. Paulista seja aberta aos Pedestres e ao lazer aos domingos*. Recuperado em 10 fevereiro, 2016, de <https://catracalivre.com.br/geral/mobilidade/indicacao/peticao-pede-que-av-paulista-seja-aberta-aos-pedestres-e-ao-lazer-aos-domingos>
- Ciclocidade. (2015). *Abertura da Paulista: um compromisso a ser assumido pelo Ministério Público Estadual*. Recuperado em 25 outubro, 2015, de <http://www.ciclocidade.org.br/noticias/780-abertura-da-paulista-um-compromisso-a-ser-assumido-pelo-ministerio-publico-estadual>
- Cidade Ativa. (2016). Uma lei para a Paulista Aberta. Recuperado em 12 fevereiro, 2016, de <http://www.cidadeativa.org.br/single-post/2016/1/25/Uma-lei-para-a-Paulista>
- Cidadeapé. (2015). *Avenida Paulista para as pessoas: uma demanda da sociedade civil*. Recuperado em 11 fevereiro, 2016, de <http://cidadeape.org/2015/08/28/avenida-paulista-para-as-pessoas-uma-demanda-da-sociedade-civil/>
- Cordeiro, A. & Mello, S. C. B. (2013). *Crise de Sentido no Capitalismo Avançado: uma abordagem discursiva*. Recife: Edupe.
- Costa, A. & Sampaio, C. (2015). Programa Ruas de Lazer da Prefeitura de São Paulo: Modernização na Gestão Pública do Esporte e Lazer. *Podium Sport, Leisure And Tourism Review* E-ISSN: 2316-932X, 4(2), 43-57. doi:10.5585/podium.v4i2.118
- Dumazedier, J. (2008). *Lazer e Cultura Popular*. São Paulo: Perspectiva.
- El País. (2015). *Do endereço dos barões do café às Bicicletas*. Recuperado em 23 novembro, 2015, de http://brasil.elpais.com/brasil/2015/07/03/politica/1435941597_203446.html
- Exame. (2015). Haddad quer fechar a Paulista para carros já neste domingo. *Exame*. 28 set. 2015. Recuperado em 22 novembro, 2015, de <http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/haddad-quer-fechar-a-paulista-para-carros-ja-neste-domingo>
- Folha de São Paulo. (2015). *Atropelos para fechar Paulista ofuscam ação respaldada por urbanistas*. Recuperado em 22 novembro, 2015, de <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/10/1694622-atropelos-para-fechar-paulista-ofuscam-acao-respaldada-por-urbanistas.shtml>
- Glynos, J. & Howarth, D. (2007). *Logics of Critical Explanation in Social and Political Theory*. London/New York: Routledge.

- Hass-Klau, C. (1993). Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing: A review of the evidence from Germany and the UK. *Transport Policy*, v. 1(1), 21-31.
- Hayek, F. (2014). Gestão do Trânsito para Atividades Esportivas na Via – Corridas de Rua na cidade de São Paulo. *Podium Sport, Leisure And Tourism Review* E-ISSN: 2316-932X, 3(3), 45-56. doi:10.5585/podium.v3i3.96.
- Jornal do Oeste. (2015). Se precisar de outra audiência pública, a gente faz, diz Haddad. Recuperado em 25 outubro, 2015, de <http://www.jornaldooeste.com.br/cotidiano/2015/10/se-precisar-de-outra-audiencia-publica-a-gente-faz-diz-haddad-sobre-paulista/1474969/>
- Laclau, E. & Mouffe, C. (2015). *Hegemonia e estratégia socialista: por uma política democrática radical*. São Paulo: Intermeios.
- Mello, S. C. B. & Sá, M. G. (2006). Tecendo uma virtuosa “colcha de retalhos”: a constituição e interpretação de um *corpus* linguístico num estudo sobre reflexividade e articulação empreendedora. *RAP*, Rio de Janeiro, 40(3), 385-410.
- Minha Sampa. (2016). *Por uma São Paulo mais humana*. Recuperado em 10 fevereiro, 2016, de <http://www.paulistaaberta.minhasampa.org.br/>
- Ministério Público do Estado de São Paulo MPE-SP. (2015). *Nota à imprensa: Fechamento da Paulista*. Recuperado em 25 outubro, 2015, de http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/noticias/noticia?id_noticia=14094315&id_grupo=118
- Oliveira, G. G., Oliveira, A. L. & Mesquita, R. G. (2013). A Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe e a Pesquisa em Educação. *Educação & Realidade*, Porto Alegre, 38(4), 1327-1349.
- OPAS — Organização Pan-Americana da Saúde. (2013). *Segurança de pedestres: Manual de segurança viária para gestores e profissionais da área*. Brasília, DF: OPAS.
- Paiva Junior, F. G., Leão, A. L. M. S. & Mello, S. C. B. (2011). Validade e Confiabilidade na Pesquisa Qualitativa em Administração. *Revista de Ciências da Administração*, 13(31), 170-209.
- Paulista Viva. (2015). *Nota da Associação Paulista Viva em relação à decisão da prefeitura no sentido de fechar a Avenida Paulista neste domingo*. Recuperado em 25 outubro, 2015, de <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>
- Portal Mobilize. (2014). *Proposta Paulista Aberta*. Recuperado em 10 fevereiro, 2016, de <http://www.mobilize.org.br/blogs/sampa/pe/sem-categoria/proposta-paulista-aberta>
- Portal Terra. (2015). *Milhares curtem o 1º dia oficial de Paulista fechada*. Recuperado em 25 outubro, 2015, de <http://noticias.terra.com.br/milhares-curtem-o-1-dia-oficial-de-avenida-paulista-fechada,4ac4fed517f2a79e5d30e58208a8cc00qcffdd73.html>
- Prefeitura de São Paulo. (2015a). *Moradores decidem quais ruas poderão ser abertas em seus bairros*. Recuperado em 18 outubro, 2015, de: <http://capital.sp.gov.br/portal/noticia/6039>
- Prefeitura de São Paulo. (2015b). *Prefeitura convida promotores para acompanhar abertura da Paulista*. Recuperado em 25 outubro, 2015, de <http://www.capital.sp.gov.br/portal/noticia/7156>

Rede Brasil Atual – RBA. (2015). Ministério Público multa Prefeitura de São Paulo por fechamento da Paulista. *Rede Brasil Atual*. 23 out. 2015. Recuperado em 22 outubro, 2015, de <http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2015/10/ministerio-publico-multa-prefeitura-de-sao-paulo-por-fechamento-da-paulista-1501.htm>

Sadik-Khan, J. (2012). *Urban Street Design Guide*. New York: NACTO.

Silva, C. C. G., Batista, M. M. & Mello, S. C. B. (2014). 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.

Vá de Bike. (2015). *Com famílias e bicicletas à porta, comerciantes aprovam abertura da Paulista às pessoas*. Recuperado em 22 novembro, 2015, de <http://vadebike.org/2015/09/comercio-aprova-fechamento-paulista-abertura>

Via Trolebus. (2015). *Paulista e mais 4 vias serão abertas às pessoas aos domingos*. Recuperado em 22 novembro, 2015, de <http://viatrolebus.com.br/2015/09/paulista-e-mais-4-vias-serao-abertas-as-pessoas-aos-domingos>