

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA – CAMPINAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Mariana Meidani Ripoli

**Apropriação dos espaços livres e sua relação com a forma e mobilidade
urbana: as pracialidades da Avenida Paulista, São Paulo**

Campinas, SP
2021

Mariana Meidani Ripoli

Apropriação dos espaços livres e sua relação com a forma e mobilidade urbana: as pracialidades da Avenida Paulista, São Paulo

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas para obtenção do título de Doutora.

Orientador: Prof. Dr. Jonathas Magalhães Pereira da Silva

Linha de pesquisa: Projeto, Inovação e Gestão em Arquitetura e Urbanismo

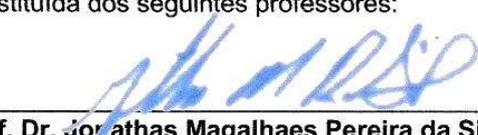
Campinas, SP
2021

MARIANA MEIDANI RIPOLI

“APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS LIVRES E SUA RELAÇÃO COM A FORMA E MOBILIDADE URBANA: AS PRACIALIDADES DA AVENIDA PAULISTA, SÃO PAULO”

Tese apresentada ao Curso de Doutorado em Urbanismo do
Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da
Pontifícia Universidade Católica de Campinas como
requisito para obtenção do título de Doutor em Urbanismo.
Área de Concentração: Urbanismo.
Orientador: Prof. Dr. Jonathas Magalhaes Pereira da Silva

Tese defendida e aprovada em 25 de fevereiro de 2021 pela Comissão Examinadora
constituída dos seguintes professores:



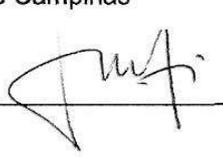
Prof. Dr. Jonathas Magalhaes Pereira da Silva
Orientador da Tese e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas

Ana Cecilia Mattei de Arruda Campos

Prof. Dra. Ana Cecilia Mattei de Arruda Campos
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dra. Jane Victal Ferreira
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. Denio Munia Benfatti
Universidade de São Paulo



Prof. Dra. Luciana Bongiovanni M. Schenk
Universidade de São Paulo

Ficha catalográfica elaborada por Fabiana Rizziolli Pires CRB 8/6920
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

711.4098161 Ripoli, Mariana Meidani
R592a

Apropriação dos espaços livres e sua relação com a forma e mobilidade urbana:
as pracialidades da Avenida Paulista, São Paulo / Mariana Meidani Ripoli. -
Campinas: PUC-Campinas, 2021.

120 f.: il.

Orientador: Jonathas Magalhães Pereira da Silva.

Tese (Doutorado em Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo,
Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia, Pontifícia Universidade
Católica de Campinas, Campinas, 2021.

Inclui bibliografia.

1. Planejamento urbano - São Paulo (SP). 2. Espaços públicos. 3. Urbanização -
Avenida Paulista (São Paulo, SP). I. Silva, Jonathas Magalhães Pereira da. II.
Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais
e de Tecnologia. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

CDD - 22. ed. 711.4098161

*A Helena, minha primeira leitora
E a Maria, que me acompanhou desde o início*

AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES pelo apoio financeiro, sem o qual este trabalho não teria sido possível.¹

A todos os que direta ou indiretamente contribuíram com o desenvolvimento deste trabalho.

A meu orientador, Jonathas Magalhães Pereira da Silva, que me introduziu no ambiente acadêmico quase dez anos atrás e que vem me incentivando desde então.

A minha família, pelo apoio incondicional. A minha mãe, Helena, e a minha filha, Maria, companheiras de sempre. A meu irmão, Tomás, a minha cunhada, Gabriella, e a meu sobrinho, Miguel. A meu pai, Libero, a Tereza e a Verena. A meu tio, João, a Pepa e a Pedro.

A meus amigos, pela parceria sempre. A Mariana Mendes, a Leila Costa e a Flor Carrizo, pelos 20 anos de amizade. A Robert Gavidia, a João Ricardo Penha e a Marília Freitas. A Paula Monteiro e a todos os colegas do CoralUSP.

Aos docentes do Posurb-arq, sempre disponíveis e que suscitaram grandes reflexões. Aos membros da banca examinadora. Aos funcionários do Posurb-arq, especialmente a Ana Paula Freitas. Aos colegas do Posurb-arq, especialmente a Gustavo Campos, meu companheiro de debates.

A Ricardo Guerra Florez (*in memoriam*).

A Silvio Soares Macedo (*in memoriam*).

¹ O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. “This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Finance Code 001.

Nessa comunhão dinâmica entre o homem e a casa, nessa rivalidade dinâmica entre a casa e o universo, estamos longe de qualquer referência às simples formas geométricas. [...] O espaço habitado transcende o espaço geométrico.

Gaston Bachelard, 1993, p. 62

RESUMO

RIPOLI, M. M. **Apropriação dos Espaços Livres e sua relação com a Forma e Mobilidade Urbana:** as pracialidades da Avenida Paulista, São Paulo. 2021. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica – Campinas, Campinas, 2021.

Esta tese investiga a relação entre forma urbana e apropriação em espaços livres de acesso público com altos graus de mobilidade. O objetivo geral da pesquisa é verificar a correlação entre a tríade forma urbana-apropriação-mobilidade no sistema de espaços livres na cidade de São Paulo. Admite-se como hipótese que a forma urbana não é determinante na apropriação dos espaços livres. Para demonstrar a hipótese parte-se para um método perceptivo analítico e empírico, que se concretiza nos estudos de casos dos espaços junto à Avenida Paulista – mais especificamente, cinco espaços livres distintos que se localizam junto à via são analisados. Como resultado a tese indica os diferentes aspectos que resultam ou induzem a apropriação dos espaços livres de acesso público demonstrando que a forma urbana não é determinante nem condição para a apropriação dos espaços livres.

Palavras-chave: forma urbana, desenho urbano, acessibilidade e mobilidade, apropriação, sistema de espaços livres, São Paulo.

ABSTRACT

RIPOLI, M. M. **Appropriation of Open Spaces and its relationship with Urban Form and Mobility**: the plaza-like spaces of Paulista Avenue, São Paulo. 2021. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica – Campinas, Campinas, 2021.

This thesis investigates the relationship between urban form and appropriation in publicly accessed open spaces with high levels of mobility. The general goal of the research is to verify the correlation between the triad urban form-appropriation-mobility on the system of open spaces of the city of São Paulo. We admit as a hypothesis that urban form is not determinant on open spaces appropriation. To demonstrate the hypothesis, we resort to a perceptive, analytical and empirical method, that comes to form in the case studies of spaces adjacent to Paulista Avenue – more specifically, five distinct open spaces on the avenue are analyzed. As a result, the thesis indicates the different aspects that result or induce appropriation of publicly accessed open spaces demonstrating that urban form in neither determinant nor a condition of appropriation of open spaces.

Keywords: urban form, urban design, accessibility and mobility, appropriation, system of open spaces, São Paulo.

Lista de Figuras

Figura 1 – Índice de mobilidade, por distrito (acesso a transporte de massa)	26
Figura 2 – Vista aérea da Avenida Paulista, 2015	41
Figura 3 – Vistas aéreas da Avenida Paulista, início do século XX e início do século XXI	42
Figura 4 – Demonstração artística em frente ao Conjunto Nacional, 2020	47
Figura 5 – Avenida Paulista aberta aos pedestres num domingo, 2018	38
Figura 6 – Avenida Paulista – perfil esquemático	51
Figura 7 – Pracialidades da Avenida Paulista	53
Figura 8 – Parques	54
Figura 9 – Parque Trianon, 2020	55
Figura 10 – Parque Prefeito Mário Covas, 2019	55
Figura 11 – Praças	56
Figura 12 – Praça Oswaldo Cruz, 2019	56
Figura 13 – Praça do Ciclista, 2020 e 2019	57
Figura 14 – Praça Almirante Cordeiro de Farias, 2019	58
Figura 15 – Equipamentos culturais	58
Figura 16 – Jardim do Centro Cultural da Casa das Rosas, 2019 e 2020	59
Figura 17 – Centro Cultural Itaú e SESC Paulista	60
Figura 18 – Instituto Moreira Salles, 2019	61
Figura 19 – Equipamentos comerciais de grande porte	62
Figura 20 – TV Gazeta, 2020 e 2019	63
Figura 21 – Mesas nas calçadas em frente a bares e restaurantes, 2019 e 2020	64
Figura 22 – Entroncamentos viários	65
Figura 23 – Cruzamento com Avenida Brig. Luís Antônio, 2020	66
Figura 24 – Cruzamento com Rua Augusta, 2020	67
Figura 25 – Parque Prefeito Mário Covas, ortofoto, 2017	70
Figura 26 – Villa Fortunata, início dos anos 1970	71
Figura 27 – Parque Prefeito Mário Covas – perfis esquemáticos	72
Figura 28 – Parque Prefeito Mário Covas, 2020 – acesso Avenida Paulista e área interna	73
Figura 29 – Largo do Paraíso, década de 1950	75

Figura 30 – Praça Oswaldo Cruz – perfil esquemático	76
Figura 31 – Praça Oswaldo Cruz, ortofoto, 2017	76
Figura 32 – <i>Food trucks</i> na Praça Oswaldo Cruz, ao norte da Avenida Paulista (Shopping Pátio Paulista ao fundo)	77
Figura 33 – Praça Oswaldo Cruz ao norte da Avenida Paulista, 2019	78
Figura 34 – Praça Oswaldo Cruz ao sul da Avenida Paulista, onde há vários de abrigos provisórios de pessoas em situação de rua, 2020	79
Figura 35 – Edifício e vão livre sob o MASP, projetados por Lina Bo Bardi	81
Figura 36 – MASP e Parque Trianon, ortofoto, 2017	82
Figura 37 – Vão livre sob o MASP – perfil esquemático	82
Figura 38 – Feira de antiguidades no vão livre sob o MASP	83
Figura 39 – Manifestação política, 2019	83
Figura 40 – Mirante do MASP, 2019	84
Figura 41 – Mansão dos Matarazzo, década de 1980 e após a tentativa malsucedida de demolição	86
Figura 42 – Shopping Cidade de São Paulo, ortofoto, 2017	87
Figura 43 – Shopping Cidade de São Paulo, fachada principal	87
Figura 44 – Shopping Cidade de São Paulo – perfil esquemático	88
Figura 45 – Shopping Cidade de São Paulo, acesso principal, 2020	89
Figura 46 – Shopping Cidade de São Paulo, praça lateral, 2019	90
Figura 47 – Cruzamento Avenida Paulista x Rua Augusta	91
Figura 48 – Rua Augusta durante a construção do Conjunto Nacional, década de 1950	92
Figura 49 – Cruzamento Avenida Paulista x Rua Augusta – perfil esquemático	93
Figura 50 – Esquina da Avenida Paulista com a Rua Augusta, 2019	94
Figura 51 – Passeio em frente ao Conjunto Nacional, 2020	95
Figura 52 – Passeio em frente ao Shopping Center 3, 2019	96
Figura 53 – Esquina da Avenida Paulista com a Rua Augusta, 2014	98

Lista de Mapas

Mapa 1 – Distribuição dos empregos formais, exceto na administração pública, por distrito do município de São Paulo	43
Mapa 2 – Mapa do município de São Paulo com indicação da Avenida Paulista, um dos limites entre as regiões administrativas de Sé, Pinheiros e Vila Mariana	45
Mapa 3 – Mapa da região da Avenida Paulista, que faz a divisa entre os distritos da Bela Vista, Consolação, Pinheiros e Jardim Paulista	46
Mapa 4 – Localização das áreas de estudo de caso	69

Lista de Quadros

Quadro 1 – Classificação dos cinco tipos de espaços livres	52
Quadro 2 – Usos predominantes – Parque Prefeito Mário Covas	74
Quadro 3 – Usos predominantes – Praça Oswaldo Cruz	80
Quadro 4 – Usos predominantes – vão livre sob o MASP	85
Quadro 5 – Usos predominantes – áreas adjacentes ao Shopping Cidade de São Paulo	91
Quadro 6 – Usos predominantes – cruzamento com Rua Augusta	97
Quadro 7 – Forma e infraestrutura	101
Quadro 8 – Apropriação	103

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 CONCEITUAÇÃO TEÓRICA E CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO	15
1.1 Contextualização do objeto de estudo	15
1.2 Conceitos: Apropriação, Mobilidade e Forma Urbana	19
1.2.1 Apropriação dos espaços livres públicos	21
1.2.2 A esfera pública em crise: retomando Habermas e Arendt	28
1.2.3 Forma Urbana e Mobilidade	29
1.2.4 Mobilidade e o exílio na periferia	36
2 AS PRACIALIDADES DA AVENIDA PAULISTA	41
2.1 Caracterização da Avenida Paulista	41
2.2 Identificação dos espaços com pracialidade na Avenida Paulista	48
3 ESTUDOS DE CASO	68
3.1 Parque Prefeito Mário Covas	70
3.2 Praça Oswaldo Cruz	75
3.3 Vão livre sob o MASP	81
3.4 Shopping Cidade de São Paulo	86
3.5 Cruzamento Avenida Paulista x Rua Augusta	91
3.6 Análise comparativa	99
CONSIDERAÇÕES FINAIS	108
REFERÊNCIAS	111
APÊNDICE – Método de levantamento	119

INTRODUÇÃO

Esta tese busca compreender os processos de apropriação dos espaços livres de acesso público na cidade de São Paulo. A fase inicial da pesquisa investigou a caracterização de um sistema de espaços livres por meio da análise da relação entre apropriação e forma urbana. Com o objetivo geral de verificar a correlação entre esses aspectos no sistema de espaços livres da cidade, tomou-se como objeto de análise a Avenida Paulista – mais especificamente, analisaram-se cinco espaços livres junto à via, como estudos de caso. Localizada na região central, a avenida é um dos logradouros municipais mais bem providos de infraestrutura urbana, com ampla oferta de transporte público e individual, motorizado e não motorizado.

Com base no exposto, o trabalho propõe a hipótese de que a forma urbana não é determinante na apropriação dos espaços livres. Na área de Arquitetura e Urbanismo, o senso comum leva a crer que um bom projeto resulta, ou ao menos induz, a apropriação, entretanto, verifica-se que a forma não é condição da apropriação e que sua indução ao uso depende de diversos fatores socioespaciais. Por meio de análise empírica, esta tese indica os diferentes aspectos que resultam ou influenciam a apropriação dos espaços livres.

O **Capítulo 1** busca estabelecer uma base teórica que dialoga com as questões da tese: a conceituação da tríade apropriação-mobilidade-forma urbana. Sua finalidade é subsidiar o desenvolvimento da questão central, ou seja, a análise que permita levantar os aspectos de desenho e forma urbana, as formas de apropriação dos espaços públicos e as características de acessibilidade e de mobilidade urbana.

O **Capítulo 2** apresenta o objeto de estudo e as impressões preliminares, fruto dos levantamentos iniciais. Com base nas informações obtidas inicialmente, foi possível identificar tipos de espaço livre com características de *pracialidade*, conforme termo cunhado por Eugênio Queiroga. A partir daí, foram escolhidas cinco áreas como estudos de caso.

O **Capítulo 3** analisa os estudos de caso. Nessa etapa, se identificam e caracterizam mais profundamente os traços predominantes de mobilidade, forma urbana e formas de apropriação de cada uma das cinco áreas apontadas no capítulo anterior.

Finalmente, nas **Considerações finais**, analisam-se os resultados obtidos à luz da hipótese lançada. Aqui também verificamos a universalidade do método e se, a partir dele, seria possível estabelecer uma base comum, possibilitando a análise e mesmo a comparação entre áreas distintas em pesquisas futuras.

1 CONCEITUAÇÃO TEÓRICA E CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

1.1 Contextualização do objeto de estudo

Segundo Eduardo Nobre (2010a), na primeira metade do século XX, o Brasil adotou o modelo do capitalismo industrial e da sociedade de consumo. O automóvel passou a ter prioridade sobre outras formas de transporte público, e, conseqüentemente, os investimentos no sistema viário absorveram os recursos antes destinados ao transporte ferroviário e aos bondes. Esse processo se intensificou ainda mais nos anos 1930-40, quando a política ferroviarista deu lugar à rodoviarista, devido à aproximação do Brasil com o governo dos EUA e, posteriormente, à instalação da indústria automotiva no ABC (NOBRE, 2010a).

No âmbito das políticas urbanas em São Paulo, os anos 1930 assistiram a uma mudança na abordagem do poder público com relação ao transporte e à estruturação da cidade (RIPOLI, 2016). Em 1930, Francisco Prestes Maia, então engenheiro da Diretoria de Obras Públicas (DOP), publicou o Plano de Avenidas, baseado em seus estudos anteriores em parceria com o também engenheiro da DOP João Florence de Uihôa Cintra (RIPOLI, 2016). As principais características do Plano eram sua configuração radioconcêntrica, que pretendia organizar a cidade segundo o modelo centro-periferia, e a prioridade à circulação viária, especialmente de automóveis, esta última resultado da crescente influência estadunidense no pensamento urbanístico paulistano (LAGONEGRO, 2003; NOBRE, 2010a). Embora se concentrasse fortemente na circulação, o Plano de Avenidas incluía o desenho dos espaços livres públicos associados aos eixos estruturadores, seguindo os princípios das políticas de melhoramentos urbanos da época (RIPOLI, 2016).

Aliada à implantação de políticas rodoviaristas, a adoção do sistema radioconcêntrico concorreu para consolidar o modelo de organização urbana centro-periferia. O intenso crescimento populacional de São Paulo em meados do século XX ensejou grande expansão horizontal, espraçando os limites urbanos, com periferias mais rarefeitas e em constante expansão e uma área central adensada e concentradora das atividades econômicas (ABRAMO, 2009).

Ermínia Maricato (2012), Eduardo Cesar Marques (2003) e Odette Seabra (1987) falam da grande influência do capital privado, especialmente o imobiliário, na forma urbana: seu poder econômico invariavelmente se traduz em poder político, que os proprietários de terras e empreendedores em geral exercem em interesse próprio. Em São Paulo, isso pode ser observado já na transformação da cidade de vila de passagem em centro econômico e administrativo do estado. Ainda no fim do século XIX, com o crescimento da população – e da mancha urbana –, tem início o processo de segregação social do espaço, com a diferenciação de usos e ocupação de determinadas áreas (BONDUKI, 2011). A partir daí, as mudanças na malha urbana passam a refletir não apenas o crescimento da cidade, mas também as demandas de diferentes atores.

A circulação viária é um dos principais elementos de estruturação urbana e, portanto, um dos fatores determinantes da democratização das cidades (DEL RIO, 1990). Como espaço público por excelência, a rua é o símbolo da vida urbana moderna, lugar da diversidade social (informação verbal).¹ Entretanto, “a segregação e a fragmentação aumentam, enquanto é decretada a morte da rua e do pedestre” (MARICATO, 2012, p. 173). Numa cidade em que, simultaneamente, o território urbano é socialmente segregado e os espaços livres públicos ficam restritos ou

¹ Informação verbal fornecida por Cibele Rizek em apresentação oral no XVI ENANPUR, em 2015.

muito vinculados ao sistema viário, o problema não é apenas ambiental ou de mobilidade, mas bem mais abrangente: o acesso democrático à cidade.

Observando o processo de configuração da cidade – seja espontâneo ou planejado –, tem-se a impressão de que as intervenções urbanas focalizam os aspectos essenciais para a continuidade do processo capitalista: morar e trabalhar (BONDUKI, 2011). As iniciativas de atendimento ao déficit habitacional raramente passam da simples construção de unidades ou do estrito cumprimento de leis e normas, e as medidas de melhoria da mobilidade urbana praticamente se restringem à migração pendular diária dos trabalhadores (BONDUKI, 2011).

Os tipos de espaço público livre de edificação voltados ao lazer costumam ser configurados principalmente na forma de praças e parques. As primeiras integram, por definição, o sistema viário e podem ser voltadas tanto ao ócio, ao estar e ao lazer como a símbolos cívicos ou artísticos, por exemplo. Os últimos configuram não só áreas de lazer como reservas de áreas verdes da cidade.

O lazer, atividade fundamental para a socialização, tem na rua um dos seus possíveis domínios e, certamente, o não menos importante, em virtude da variedade de experiências às quais abre caminho. O caráter sintético da rua torna a intrincada gama de possibilidades inteligível, numa dimensão prática essencial (SANTOS; VOGEL, 1981, p. 130).

O planejamento urbano é um meio para se tomarem decisões políticas, econômicas e sociais, com impacto direto no cotidiano das pessoas (DEL RIO, 1990). Ainda segundo o autor:

[...] as cidades sempre lidam com o desenho urbano em seus processos de planejamento, mesmo que inconscientemente, pois todas as decisões terminarão por afetar a qualidade do meio ambiente (DEL RIO, 1990, p. 57).

No entanto, é possível observar as distintas formas com que a população se apropria dos espaços públicos livres de edificação. Um exemplo é o Elevado Presidente João Goulart (antigo Elevado Costa e Silva, conhecido como Minhocão), também localizado na área central de São Paulo e que, desde 1989, é fechado ao tráfego de automóveis durante a noite e aos domingos.² Apesar de o fechamento ter sido motivado pelo incômodo causado aos imóveis adjacentes pelo ruído e pelos acidentes frequentes, com o tempo, a população passou a se apropriar do elevado, usando-o como área de lazer em fins de semana e feriados.

A recente iniciativa municipal de implantação do Programa Ruas Abertas (SÃO PAULO [cidade], 2016a) representa uma tentativa de oferecer mais espaços públicos e alternativas de lazer aos paulistanos. O fechamento de algumas vias ao tráfego de veículos e sua abertura ao uso exclusivo de pedestres por algumas horas aos domingos e feriados foi bem recebido pela população, que passou a usar essas áreas para atividades de lazer e prática de esportes. No entanto, o desenho urbano nesses locais não necessariamente favorece o uso de estar, já que a maior parte deles foi concebida como área de passagem e de trânsito rápido.

As formas de apropriação dos espaços livres para fins de lazer são caracterizadas pela multiplicidade de usos possíveis. Assim, espaços sem diversidade, onde há uma tentativa de separar os usos considerados “adequados”, podem resultar numa forma urbana impessoal e segregadora:

² “Inaugurado em janeiro de 1971, o ‘Minhocão’ liga o Centro de São Paulo ao Largo Padre Péricles, em Perdizes, na Zona Oeste. Tem uma extensão total de 3.400 metros. Até 1976, o elevado funcionava 24 horas para o tráfego de veículos; a partir daquele ano, passou a ser fechado diariamente, da meia-noite às 5h, a fim de diminuir o barulho causado pelo tráfego e o número de acidentes. Em novembro de 1989, a Prefeitura determinou a interdição, de segunda a sábado, das 21h30 até as 6h, e fechamento total aos domingos. Desde julho de 2015, o elevado era fechado aos sábados às 15h e reaberto na segunda-feira. Em 2018, o elevado passou a fechar aos sábados, durante o dia inteiro” (CET, 2019).

O fracasso da “vida comunitária” traduz a dificuldade de se estabelecer uma coisa pública partindo dos pressupostos da privacidade, da individualização, da preeminência do regulamento (fruto da vida contemplativa do legislador) e da necessidade de uma ordem única, binária, transparente (SANTOS; VOGEL, 1981, p. 133).

Em face do exposto, a pesquisa parte da premissa de que, em geral, os espaços livres públicos em São Paulo estão associados ao sistema viário. Mais especificamente, admite que os espaços livres públicos projetados para atividades de lazer – como parques e praças – não são os únicos tipos de espaço livre apropriados dessa forma. Ao longo do trabalho, veremos como espaços livres integrantes do sistema viário, sobretudo passeios públicos, também passam por processos de ressignificação, sendo apropriados de formas diversas daquelas para as quais foram inicialmente desenhados.

1.2 Conceitos: Apropriação, Mobilidade e Forma Urbana

Considerando que esta tese procura contribuir com estudos do sistema de espaços livres públicos da cidade de São Paulo por meio da análise da relação entre formas de apropriação e forma urbana em áreas com alto grau de mobilidade, mostrou-se necessário apresentar os conceitos utilizados que compõem o que chamamos aqui de tríade apropriação-mobilidade-forma urbana.

Os conceitos discutidos provêm de diferentes áreas do conhecimento e períodos históricos. Alguns autores apresentam teorias divergentes – como, por exemplo, Alexander (1965), que acreditava que a cidade artificial é conceitualmente simplificada, e Speck (2017), que defende que os urbanistas têm a capacidade e o conhecimento necessários para modificar a cidade. Até mesmo as abordagens são distintas: reflexões conceituais, teorias fundamentadas em observações de campo,

trabalhos propositivos. No entanto, todas as ideias abordadas serviram como base para o desenvolvimento desta pesquisa.

A ideia central do trabalho – a análise da relação entre forma urbana e apropriação – segue as ideias de Milton Santos (2012), Hannah Arendt (2005) e Juergen Habermas (2003), a saber, a compreensão do espaço por meio da relação entre o suporte físico e as ações do homem.

Ao tratar das formas de apropriação, é importante ter em mente o que afirmam Eneida Mendonça (2007), Carlos Nelson Santos e Arno Vogel (1981), que nem sempre os usos que predominam em determinado espaço são aqueles originalmente previstos. Mas, para os autores, isso não é um fenômeno indesejável, uma vez que a apropriação do espaço é um processo complexo e dinâmico de atribuição de sentido.

No que diz respeito à forma urbana, há duas principais vertentes entre os autores estudados. De um lado, aqueles que defendem que as cidades “naturais” são mais ricas que as “artificiais”, para usar os termos de Alexander (1965), e, de outro, os que acreditam que planejamento e projeto são capazes de modificar positivamente as dinâmicas urbanas. Essa oposição será de grande relevância mais adiante, ao longo da análise dos estudos de caso.

Temas frequentes tratados pelos urbanistas discutidos aqui são a dimensão humana da cidade, a prioridade aos pedestres em detrimento dos automóveis e a multiplicidade de usos. Embora seja uma via estrutural muito importante no tecido e, sobretudo, na malha viária de São Paulo, a Avenida Paulista concentra diversas características consideradas desejáveis por aqueles autores: passeios amplos, arborização frequente, multiplicidade de usos, relevo plano. Além disso, é

considerada um dos pontos de maior mobilidade da cidade, por sua localização central, pela ampla oferta de transporte coletivo rodoviário e ferroviário e pela ciclovia segregada no canteiro central.

A seguir, em diálogo com os autores citados, apresentamos os conceitos que constituem o embasamento teórico sobre o qual se estrutura esta tese. Vale ressaltar, no entanto, que não se pretende impor ou restringir esses conceitos, mas estabelecer uma base comum, fruto do diálogo com diferentes áreas do conhecimento, para subsidiar a análise dos estudos de caso.

1.2.1 Apropriação dos espaços livres públicos

Inicialmente, procuramos compreender os conceitos de *espaço público*, *espaço livre* e *apropriação*, para o que recorreremos aos trabalhos de Jürgen Habermas, Hannah Arendt, Milton Santos, Eugenio Queiroga, Miranda Magnoli, Silvio Macedo, Eneida Mendonça, Carlos Nelson Santos e Arno Vogel.

Embora seja uma expressão corrente nas mais diversas áreas do conhecimento, a compreensão da ideia de espaço público implica uma série de desdobramentos. Primeiramente, para espaço, consideramos a definição de Milton Santos, como uma associação entre um sistema de ações e um sistema de objetos:

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. [...] Os objetos não têm realidade filosófica, isto é, não nos permitem o conhecimento, se os vemos separados dos sistemas de ações. Os sistemas de ações também não se dão sem os sistemas de objetos. [...] Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes (SANTOS, 2012, p. 63).

Essa visão dialoga bem com a proposta desta pesquisa. Por um lado, se pretende estudar as características dos espaços livres, sobretudo o que mais adiante chamaremos de forma urbana e infraestrutura. Esses aspectos se enquadram no que Santos considera *sistema de objetos*. Por outro lado, propõe-se apreender as formas de apropriação desses espaços, ou seja, o *sistema de ações*. Por meio do desenvolvimento da análise dos estudos de caso, um dos objetivos do trabalho pode ser entendido como o estudo desse “conjunto indissociável e solidário”.

Ao associar o entendimento de Santos (2012) acerca de espaço e o de Arendt (2005) acerca de público, percebemos que as concepções levantam a importância da relação entre a ação do homem e o suporte físico – sistema de objetos em Santos e o próprio mundo em Arendt, como veremos. Como colocado anteriormente, tal relação é central para a presente pesquisa.

Em sua obra *Mudança estrutural da esfera pública*, Habermas considera que, quando se trata de eventos e locais públicos, o termo *público* indica que são acessíveis a qualquer um. Essa distinção era particularmente importante para traçar uma oposição às sociedades fechadas, comuns na Europa do século XIX e boa parte do XX (HABERMAS, 2003). Entretanto, esse uso do termo *público* é diferente de quando se trata de edificações públicas, que são aquelas que abrigam atividades do Estado (poder público, cuja atribuição é promover o bem público), sem que isso signifique necessariamente que sejam franqueados à frequência pública.

Já Hannah Arendt, em *A condição humana*, considera que o termo *público* tem dois sentidos. O primeiro engloba tudo o que vai a público, o que é aparência. O segundo seria o próprio mundo:

[...] na medida em que é comum a todos nós e diferente do lugar que nos cabe dentro dele. Este mundo, contudo, não é idêntico à terra ou à natureza como espaço limitado [...], tem a ver com o artefato humano, com o produto de mãos humanas, com os negócios realizados entre os que, juntos, habitam o mundo feito pelo homem (ARENDR, 2005, p. 62).

Ao se considerarem essas ideias de Santos, Habermas e Arendt, começa a tomar forma a ideia de espaço público como se pretende abordá-la na pesquisa. A noção de público como aquilo que é acessível a todos (HABERMAS, 2003), sem que se faça juízo da propriedade (privada ou estatal), parece adequada aos objetivos do trabalho.

No entanto, cabe dar um passo adiante, para confrontar o que Habermas e Arendt entendem como esfera pública. Para o primeiro, a concepção de esfera pública tem origem na *pólis* grega: era a esfera dos cidadãos livres, cujo caráter público se constitui na *práxis* comunitária. O autor afirma que a necessidade do uso do termo surge nas cidades europeias do século XVIII. Aplica-se, por um lado, devido à substituição da “representatividade pública das cortes por instituições de uma esfera pública burguesa” (HABERMAS, 2003, p. 49) e, por outro, devido à convivência em sociedades secretas no contexto do poder absolutista: “inicialmente, a igualdade social só era possível como uma igualdade fora do Estado” (HABERMAS, 2003, p. 50). Habermas associa a noção de esfera pública ao surgimento da burguesia e a entende como uma instituição da própria burguesia:

O “universal”, com que o público se ocupava criticamente, continuou a ser monopólio de interpretação de autoridades eclesiásticas e governamentais, não só de cima do púlpito, mas também continuou a sê-lo na filosofia, na literatura e na arte, ainda quando o desenvolvimento do capitalismo exigia de determinadas categorias sociais um comportamento orientado por informações e cada vez mais informações. Mas à medida que as obras filosóficas e literárias, as obras de arte em geral, são produzidas para o mercado e intermediadas por ele, esses bens culturais se assemelham àquela espécie de informações: como mercadorias, tornam-se, em princípio, acessíveis a todos (HABERMAS, 2003, p. 52).

Ou seja, para o autor, a esfera pública se constitui a partir da atividade mercantil da burguesia europeia.

Por outro lado, Arendt entende a esfera pública como “o comum”, considerando, mais uma vez, a ação do homem como elemento estruturador: “todas as atividades humanas são condicionadas pelo fato de que os homens vivem juntos; mas a ação é a única que não pode sequer ser imaginada fora da sociedade dos homens” (ARENDR, 2005, p. 31).

A autora defende ainda que “a esfera pública, enquanto mundo comum, reúne-nos na companhia uns dos outros e, contudo, evita que colidamos uns com os outros” (ARENDR, 2005, p. 62). Na construção da ideia de esfera pública, além da ação do homem, Arendt considera também a dimensão temporal:

Só a existência de uma esfera pública e a subsequente transformação do mundo em uma comunidade de coisas que reúne os homens e estabelece uma relação entre eles depende inteiramente da permanência. Se o mundo deve conter um espaço público, não pode ser construído apenas para uma geração e planejado somente para os que estão vivos: deve transcender a duração da vida de homens mortais (ARENDR, 2005, p. 64).

Por sua vez, Eugenio Queiroga, em sua tese de livre-docência, *Dimensões públicas do espaço contemporâneo*, faz uma análise aprofundada dos trabalhos de Arendt e Habermas relacionando-os a outros autores, bem como a sua própria pesquisa e experiência profissional e acadêmica. Queiroga (2012) considera o espaço público tanto um espaço urbano aberto, de propriedade pública do Estado, quanto um espaço-signo das relações entre representações e poder que estruturam paisagens urbanas. Para o autor, a esfera pública é aquela na qual os indivíduos, como cidadãos engajados politicamente, podem ver e ser vistos e se deparam com formas de solidariedade social (QUEIROGA, 2012).

Com base nos textos de Arendt e Habermas e a fim de estabelecer parâmetros de trabalho, Queiroga (2012, p. 64) considera:

[...] espaços públicos aqueles de propriedade pública, podendo ou não abrigar ações da esfera pública [...]. Espacialidades da esfera pública como as práticas espaciais da vida em público, da esfera pública [...]. São as apropriações públicas dos espaços, independentemente de se realizarem em propriedade públicas ou privadas.

Talvez por se tratar de um trabalho contemporâneo, desenvolvido na realidade brasileira por um acadêmico da área de Arquitetura e Urbanismo, as considerações de Queiroga parecem se aproximar mais daquilo que se espera alcançar a partir da presente pesquisa. A produção de Queiroga, sobretudo seu conceito de *pracialidade*, é central na escolha dos estudos de caso, apresentada no segundo capítulo.

Dando prosseguimento ao trabalho, adotamos aqui o conceito de espaço livre de edificação conforme as definições da arquiteta, urbanista e professora Miranda Magnoli (2006, p. 179), que se tornou referência no Brasil na área da Arquitetura da Paisagem: “o espaço livre é todo espaço não ocupado por um volume edificado (espaço-solo, espaço-água, espaço-luz ao redor das edificações a que as pessoas têm acesso)”. Fundamentados nas ideias da professora, Queiroga e Macedo (2016, p. 3) descrevem os espaços livres de edificação como “aqueles contidos dentro da mancha urbana, tanto públicos como privados, ruas, praças, quintais, jardins, estacionamentos, etc.”.

Já a conceituação do termo apropriação, surpreendentemente, revelou-se desafiadora, uma vez que, em muitos dos trabalhos estudados, é tomado praticamente como equivalente de uso. O estudo da etimologia mostra que a raiz do

termo está na palavra *próprio*, definida como “pertencente; adequado” (CUNHA, 1986).

A partir dessas duas raízes, esboçam-se duas perspectivas de significação. A primeira, de fato, é relativa ao uso ou à posse de algo – “tomar como seu”, “pertencente”. Por outro lado, a ideia de adequação implica juízo de valor, afinal, considerar algo “conveniente” ou “adequado” resulta da avaliação de sua função ou atuação com relação a sua finalidade original. Ou seja, a ponderação sobre adequação depende, em grande parte, da interpretação do interlocutor.

Essa atribuição de valor fica clara quando, em seu livro *Quando a rua vira casa*, Carlos Nelson Santos e Arno Vogel (1981, p. 150) afirmam que “os espaços coletivos e a sua apropriação por uma comunidade de moradores surgem como um processo complexo de atribuição de sentido”. Ou seja, mais que o uso, a apropriação é um processo de atribuição de sentido.

Os autores identificam outro aspecto central dos processos de apropriação dos espaços:

[...] dimensão que é crucial quando se trata da apropriação de espaços – o conflito. Sua existência não deve surpreender, pois difícil seria imaginar qualquer processo de apropriação de um bem coletivo sem dissensões e discordâncias. [...] Os espaços não vêm acompanhados de folhetos contendo instruções para sua utilização (SANTOS; VOGEL, 1981, p. 105).

Assim, podemos entender que a atribuição de sentido de Santos e Vogel ganha mais uma camada. Considerando que o espaço público é, como vimos, o lugar do acesso irrestrito, da ação e das relações do homem, podemos concluir que diferentes agentes, representando diferentes interesses, atuarão ali, o que inevitavelmente levará a relações de conflito e negociação. De fato, ao abordar mais especificamente o espaço nas cidades, os autores afirmam: “em última instância

trata-se de saber *de quem* é o espaço, *o que* se pode fazer com ele e *quando* é mais conveniente fazê-lo” (SANTOS; VOGEL, 1981, p. 7, grifos do original).

É importante chamar atenção para a observação de Santos e Vogel (1981) a respeito dos “folhetos de instruções” para o uso dos espaços. Essa passagem nos remete de volta à ideia de adequação, associada pelos dicionários à apropriação. Seria mesmo possível, no caso da cidade e do espaço urbano, designar as formas “corretas” de apropriação? Os próprios autores declaram que as formas de apropriação dos espaços públicos são “mecanismos de defesa e superação da população aos modelos urbanísticos impostos pelos planejadores” (SANTOS; VOGEL, 1981). Isto é, mais um conflito se coloca: não mais aquele entre diferentes usuários e agentes, senão um conflito, por assim dizer, entre teoria e prática – o que se planeja para o espaço e aquilo que de fato ocorre.

Esse aspecto também foi levantado por Eneida Mendonça (2007, p. 297):

É importante salientar que as apropriações, mesmo quando intuídas e adaptadas, não implicam, necessariamente, inadequação ou indícios de marginalidade. Podem, ao contrário, indicar criatividade, capacidade de melhor aproveitamento das infraestruturas públicas, e fornecer subsídios que alimentem o projeto e a construção futura de ambientes dessa natureza.

Associando as ideias de Mendonça (2007) às de Santos e Vogel (1981) acerca dos processos de apropriação, podemos levantar algumas questões que, mais adiante, serão centrais para a análise dos estudos de caso, especialmente a ideia de apropriação como uma forma de subversão e ressignificação dos modelos colocados.

1.2.2 A esfera pública em crise: retomando Habermas e Arendt

Ao retomar os trabalhos de Habermas e Arendt, notamos que ambos apontam processos de crise da esfera pública:

Entrementes, seus fundamentos sociais estão, no entanto, há cerca de um século novamente se diluindo; tendências à decadência da esfera pública não se deixam mais desconhecer: enquanto a sua esfera se amplia cada vez mais grandiosamente, a sua função passa a ter cada vez menos força. Mesmo assim, a esfera pública continua sendo, sempre ainda, um princípio organizacional de nosso ordenamento político. Ela é, evidentemente, algo mais e outra coisa do que um fragmento de ideologia liberal de que a socialdemocracia pudesse desfazer-se sem prejuízo (HABERMAS, 2003, p. 17).

Ao contrário de Habermas, Arendt não afirma que a esfera pública esteja passando por um momento de crise, mas descreve os processos que levam à crise:

Nas condições de um mundo comum, a realidade não é garantida pela “natureza comum” de todos os homens que o constituem, mas sobretudo pelo fato de que, a despeito de diferenças de posição e da resultante variedade de perspectivas, todos estão sempre interessados no mesmo objeto. Quando já não se pode discernir a mesma identidade do objeto, nenhuma natureza humana comum, e muito menos o conformismo artificial de uma sociedade de massas, pode evitar a destruição do mundo comum, que é geralmente precedida pela destruição dos muitos aspectos nos quais ele se apresenta à pluralidade humana. Isso pode ocorrer nas condições do isolamento radical, no qual ninguém mais pode concordar com ninguém, como geralmente ocorre nas tiranias; mas pode também ocorrer nas condições da sociedade de massas ou de histeria em massa, onde vemos todos passarem subitamente a se comportar como se fossem membros de uma única família, cada um a manipular e prolongar a perspectiva do vizinho (ARENDR, 2005, p. 67).

Ambos os autores apontam que o que chamamos de “características físicas” – a “dimensão ampliada” de Habermas e a “natureza comum” de Arendt – da esfera pública não bastam para garantir a manutenção de suas funções como tal.

Mais uma vez, é possível traçar um paralelo com a definição de espaço de Milton Santos, que considera que “no começo, era a natureza selvagem” e que só por meio da introdução histórica pelo homem de um sistema de objetos de “natureza

artificial” é que se constitui o conteúdo do espaço (SANTOS, 2012). Ou seja, assim como o espaço de Milton Santos, a esfera pública de Habermas e Arendt é uma associação entre suportes físicos e ações humanas.

Como vimos, tal associação é central para o desenvolvimento do trabalho e para a análise da tríade mobilidade-apropriação-forma urbana das áreas escolhidas como estudos de caso. Se, por um lado, é possível considerar a forma e as características de mobilidade dos espaços elementos do suporte físico, são também frutos da ação do homem. Inversamente, enquanto as formas de apropriação são parte do *sistema de ações*, estão necessariamente ligadas a um suporte físico, ou *sistema de objetos*. Essas relações permeiam todo o desenvolvimento desta pesquisa.

1.2.3 Forma Urbana e Mobilidade

Diversos autores associam a apropriação dos espaços urbanos à estrutura física da cidade, que aqui chamamos de forma urbana. Talvez o trabalho mais icônico a esse respeito seja *Morte e vida de grandes cidades*, de Jane Jacobs (2011). Muitos urbanistas e pesquisadores desenvolveram trabalhos a partir das ideias de Jacobs, alguns dos quais são discutidos a seguir.

Além disso, parte dos autores estudados defende que o planejamento seja responsável – ou, ao menos, um dos fatores determinantes – pelas formas de uso e apropriação. Outros acreditam que os cidadãos e usuários criam melhores condições de uso dos espaços urbanos, independentemente das limitações físicas ou formais desses espaços.

Jane Jacobs se opunha fortemente ao modelo *top-down* de planejamento, em que o poder público, assessorado por um corpo técnico, impõe mudanças ao desenho e às dinâmicas da cidade, muitas vezes à revelia dos próprios cidadãos. Além disso, defendia a autogestão das ruas e dos bairros e a criação de redes de vigilância dentro das próprias comunidades.

Há muito tempo, os responsáveis pela reurbanização observam os moradores da cidade passando o tempo em esquinas movimentadas, parando em bares e confeitarias e bebendo refrigerante junto à porta de casa, e já deram um veredicto, que em essência é: “Que coisa mais deplorável! Se essas pessoas tivessem um lar decente ou um lugar mais próprio e arborizado, não estariam na rua!” Esse julgamento representa um equívoco profundo a respeito das cidades. [...] se os contatos interessantes, proveitosos e significativos entre os habitantes das cidades se limitassem à convivência na vida privada, a cidade não teria serventia (JACOBS, 2011, p. 59).

Além da questão do uso de ruas e calçadas, Jacobs defendia que a insistência em pensar a cidade como projetos de partes estava fadada ao fracasso e que a solução seria “recosturar” os retalhos de cidade ao tecido urbano. Entretanto, as medidas deveriam ser pontuais e adequadas a cada local de intervenção, a partir de um diagnóstico cuidadoso de suas necessidades específicas, sempre em busca da implantação do que chamava de “geradores de diversidade”.

Para Jacobs, a diversidade urbana se promove por meio de alguns expedientes. Em primeiro lugar, os usos mistos, que atraem diferentes públicos, com diferentes propósitos em diferentes momentos, e, portanto, aumentam a presença de usuários. A seguir, trata da necessidade de quadras curtas, que oferecem mais alternativas de caminhos e possibilitam que as pessoas conheçam partes da cidade que não estejam necessariamente em suas rotas e que vão “além dos indícios da vida diária”. A autora ressalta a importância da presença de edifícios antigos. Não somente aqueles de valor histórico ou que passaram por grandes reformas, mas

também “prédios antigos simples, comuns, de baixo valor”, que permitam que empresas e pessoas de menor poder aquisitivo ocupem todas as áreas da cidade. A quarta condição de diversidade é uma alta concentração de pessoas, tanto residentes como usuários e transeuntes. Essa alta densidade concorre para a multiplicidade de usos e maior presença de infraestrutura e está frequentemente associada a maiores demandas econômicas e “conforto material” (JACOBS, 2011).

Um termo recorrente em estudos de urbanismo é *tecido urbano*. Como vimos, para Jacobs, o tecido urbano é composto por retalhos de cidade, e o principal desafio é que sejam recosturados e articulados de modo a compor um conjunto diverso e, ao mesmo tempo, coeso. Já o urbanista estadunidense Jeff Speck usa uma definição objetiva: “o conjunto cotidiano de ruas, quadras e edifícios que une os monumentos” (SPECK, 2017, p. 19). Em seu *Análise urbana*, o francês Philippe Panerai (2014, p. 77) propõe uma definição mais profunda:

Metáfora que faz referência à tecelagem – o produto têxtil – ou à biologia – os tecidos vegetais, ósseos –, a expressão “tecido urbano” acarreta um duplo enfoque. Por um lado, uma visão local que “esquece” momentaneamente a estruturação do conjunto, o arcabouço, o esqueleto, para se interessar pelo seu preenchimento, pela sua substância. Por outro, uma organização que apresenta, ao mesmo tempo, uma forte solidariedade entre seus elementos e uma capacidade de se adaptar, de se modificar, de se transformar. Aplicado à cidade, o termo “tecido” evoca a continuidade e a renovação, a permanência e a variação. Ele explica a constituição das cidades antigas e responde às questões levantadas pelo estudo das urbanizações recentes. Ele pressupõe uma atenção tanto ao banal quanto ao excepcional, tanto às ruas comuns e às edificações corriqueiras quanto às regulamentações e aos monumentos.

A visão de Panerai é de grande valia para a pesquisa. Tanto a visão local quanto o estudo da solidariedade – para usar o termo do autor – entre os elementos do tecido urbano e sua capacidade de adaptação constituem aspectos centrais da análise que se propõe.

Ainda de acordo com Panerai, os elementos constitutivos do tecido urbano são a rede de vias, os parcelamentos fundiários e as edificações. Além disso, com base na obra de Kevin Lynch, propõe uma forma de análise visual que busca “afastar a ambiguidade produzida pela confusão entre os meios específicos dos analistas (arquitetos, urbanistas) e a percepção da cidade por seus habitantes” (PANERAI, 2014, p. 30). Para tanto, trata de definir o que chama de *elementos da paisagem urbana*: percursos, pontos nodais ou núcleos, setores, limites e marcos. O autor ainda avança, ao tratar do que chamou de “tecidos urbanos pitorescos” (nesse caso, os centros históricos e áreas consolidadas até o século XIX das cidades europeias) e as rupturas, enclaves e áreas isoladas resultantes do intenso crescimento urbano pós-Revolução Industrial.

Outros autores também se ocuparam das rupturas no tecido urbano. A oposição entre cidades consolidadas ao longo do tempo, em função das transformações socioeconômicas e das dinâmicas urbanas, e os modelos de intervenções e de políticas urbanas que se desenvolveram sobretudo a partir do século XIX foi objeto de estudo de Christopher Alexander, em seu artigo “Uma cidade não é uma árvore”, de 1965. O autor analisa as dinâmicas de cidades e bairros planejados – “cidades artificiais” – em oposição àqueles que “adquiriram a pátina da vida” – “cidades naturais” – e afirma que “nossas tentativas de criar cidades artificialmente são, sob um ponto de vista humano, inteiramente malsucedidas” (ALEXANDER, 1965). O texto é uma tentativa de analisar a estrutura das cidades artificiais e naturais:

[...] o termo “árvore” se refere a uma estrutura abstrata [...] em oposição a uma outra estrutura abstrata, ainda mais complexa, denominada “semi-trama”. [...] Tanto a “árvore” quanto a “semi-trama” são modos de pensar sobre como uma grande quantidade de pequenos sistemas se relacionam e interagem para formar um vasto

e complexo sistema. Mais genericamente, “árvore” e “semi-trama” são, ambas, denominações que se dá a “estruturas” de conjuntos. [...] Na verdade, o que sustento é que seja qual for a imagem que alguém possua da cidade ela se define, precisamente, pelos subconjuntos que são reconhecidos como “unidades”. E ainda: uma coleção de subconjuntos que conforme tal imagem não pode ser considerada meramente uma coleção amorfa. Assim, as coleções adquirem, automaticamente, uma estrutura definida, e isso acontece simplesmente porque as relações se estabelecem entre os subconjuntos tão logo eles sejam selecionados. [...] O axioma da estrutura em “semi-trama” funciona como segue: uma coleção de conjuntos conforma uma estrutura em “semi-trama” se – e apenas se – dois conjuntos sobrepostos, secantes ou interceptantes pertencem à coleção; e mais: o conjunto de elementos comuns a ambos também pertence à coleção (ALEXANDER, 1965).

Nesse trabalho, Alexander analisa uma série de cidades, bairros e distritos, tanto naturais como artificiais. Os exemplos ilustram sua tese de que as cidades artificiais funcionam como árvores, em que as unidades só se relacionam com outras unidades de seu subconjunto, ao passo que as cidades naturais são mais ricas e diversas, com as mesmas unidades pertencentes a vários subconjuntos. O autor avança:

Quando pensamos em termos de “árvores”, estamos trocando a riqueza e a humanidade da cidade viva por uma certa simplicidade conceitual que só beneficia ou facilita a vida dos projetistas, dos planejadores, administradores urbanos e incorporadores imobiliários. Cada vez que um trecho da cidade é destruído, e se edifica uma “árvore” para substituir a “semi-trama” pré-existente, a cidade dá um passo adiante em direção à desestruturação (ALEXANDER, 1965).

No entanto, embora a estrutura em “semi-trama” seja desejável, Alexander conclui que o modelo em “árvore” é uma inclinação da mente humana, na tentativa de organizar raciocínios complexos. O autor coloca ainda que o exercício de pensar e planejar a cidade em “semi-trama” é muito difícil: “devo confessar que ainda não posso lhes apresentar essas plantas ou traçados” (ALEXANDER, 1965).

Jeff Speck, por sua vez, tomando como base as ideias de Jane Jacobs, defende que os projetistas e técnicos do planejamento urbano têm o conhecimento

necessário para transformar e melhorar as cidades, mas acredita que um dos fatores responsáveis pela manutenção das políticas públicas de priorização do automóvel é a falta de assessoria técnica dentro dos órgãos gestores, “tomadas de decisões desconectadas do planejamento”.

Há três décadas, sabemos como tornar as cidades melhores e mais habitáveis – depois de termos esquecido por quatro décadas – e, mesmo assim, não fomos capazes de melhorá-las. Jane Jacobs, que escreveu em 1960, em 1980 já havia conquistado os urbanistas. Mas os urbanistas ainda têm de conquistar a cidade (SPECK, 2017, p. 13).

O autor fez um longo estudo sobre as cidades de pequeno e médio porte de seu país, onde o modelo centro-subúrbio e a priorização das necessidades do automóvel em detrimento dos pedestres criam centros urbanos inóspitos e esvaziados. Speck defende que as cidades mais “habitáveis e bem-sucedidas” são aquelas estruturadas a partir de boas condições do que chama de *caminhabilidade*. Além disso, seu trabalho enumera as quatro condições essenciais da caminhada adequada: ser proveitosa, segura, confortável e interessante.

Em linhas gerais, segundo a teoria de Speck, o primeiro passo para que se possibilite uma caminhada proveitosa é “pôr o automóvel em seu lugar”, ou seja, removê-lo do enfoque das políticas públicas. Outros fatores da caminhada proveitosa são a multiplicidade de usos, sistema de transporte público abrangente e adequação dos estacionamentos de modo a inibir o uso do transporte individual.

A caminhada segura consiste na proteção do pedestre por meio de quadras menores, amplas faixas de travessia, sinalização adequada e geometria viária, entre outros fatores, bem como a acolhida das bicicletas, também para reduzir o número de automóveis.

Para Speck, pode-se favorecer a caminhada confortável plantando árvores e criando bons espaços. Já a caminhada interessante resulta de a cidade reconhecer seus núcleos caminháveis e dar-lhes prioridade na criação de fachadas, segundo o autor, “agradáveis e singulares”.

Assim como Jacobs, Speck e tantos outros, Jan Gehl acredita na prioridade dos pedestres em detrimento dos automóveis. Em seu livro *Cidades para pessoas*, defende a retomada da dimensão humana nos espaços urbanos, isto é, “um maior foco sobre as necessidades das pessoas que utilizam as cidades” (GEHL, 2015, p. 6). Para isso, o objetivo do planejamento deve ser uma cidade viva, segura, sustentável e saudável.

Numa cidade viva, de acordo com Gehl, as pessoas ocupam e permanecem nos espaços públicos. A segurança de que ele fala se aproxima da visão de Speck: a cidade deve oferecer uma infraestrutura adequada que garanta a integridade física do pedestre. Mas Gehl acrescenta que a cidade deve ser organizada de forma coesa, permitindo que se percorram pequenas distâncias a pé. A multiplicidade de usos também é importante, uma vez que concorre para a presença de mais pessoas, o que também significa “mais olhos na rua”, retomando o que defendia Jane Jacobs na década de 1960.

A sustentabilidade da cidade se dá pela redução do consumo de recursos, das emissões e do ruído. Ou seja, da prioridade aos deslocamentos não motorizados e de um sistema de transporte público universal. Por fim, a cidade saudável é aquela onde os modos não motorizados são parte da rotina diária dos cidadãos, articulando a política urbana a políticas de saúde pública.

Gehl defende ainda que o planejamento urbano siga o que chama de ordem vida-espço-edificações. Por esse princípio, o ponto de partida do planejamento deve ser a necessidade das pessoas e a criação dos espaços “ao nível dos olhos”, para só então se pensar na escala da “vista aérea”, ou seja, em edificações. Na verdade, o autor mostra que o planejamento urbano tradicional se baseava no modelo vida-espços, mas que essa ordem fora invertida pelo planejamento moderno, negligenciando a dimensão humana.

1.2.4 Mobilidade e o exílio na periferia

Quanto às condições de mobilidade, interessam especialmente as dinâmicas de circulação na cidade. Trata-se de compreender as formas de acesso às áreas objetos de estudo, sobretudo em face da segregação socioespacial (BONDUKI, 2011). É importante questionar os graus de mobilidade e o composto socioeconômico resultante da estrutura de transporte da região da Avenida Paulista. Para isso, partimos de dados levantados por pesquisas recentes.

De acordo com a Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) 2008-2009, do IBGE, a despesa com transporte de famílias brasileiras residentes em áreas urbanas representa 19,6% da renda familiar, superior aos 19% gastos com alimentação. Entre as famílias com rendimento de até dois salários-mínimos, os gastos com transporte equivalem a 9,7% da renda familiar, dos quais 3,8% são dedicados ao transporte urbano. No relatório da pesquisa, o órgão compara os valores levantados em 2008-2009 aos que foram encontrados no Estudo Nacional de Despesa Familiar (ENDEF) de 1974-1975 e na POF 2002-2003 – ambos do IBGE – e conclui que os

gastos com transporte para famílias nessa faixa de renda residentes em áreas urbanas subiram 8,2% de 1974 a 2009 (IBGE, 2010).

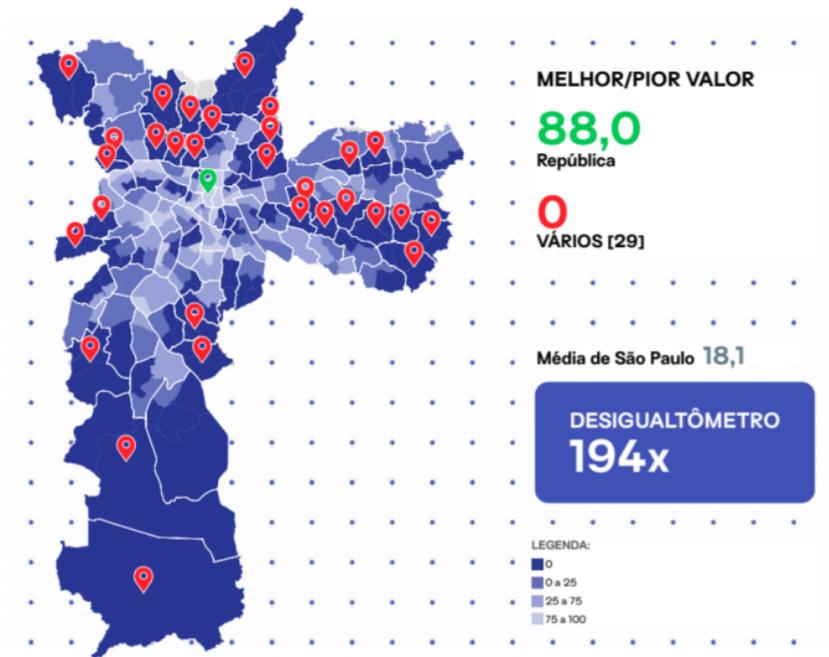
Em São Paulo, aliado à insuficiência da rede ferroviária, à oferta inadequada de ônibus e à lógica centro-periferia de circulação viária, o aumento significativo das despesas com transporte entre os mais pobres afeta sua mobilidade e suas escolhas modais. Isso pode ser constatado nos resultados da Pesquisa de Mobilidade 2012 do Metrô para a Região Metropolitana de São Paulo: entre famílias com renda total de até dois salários-mínimos, 49% das viagens são feitas a pé e 30% em transporte público (ônibus, trem ou metrô), contra apenas 12% em veículos particulares (automóvel ou motocicleta).

A mesma pesquisa mostra que, entre todas as faixas de renda, as famílias que ganham até dois salários-mínimos são as que fazem menos viagens diárias, seja em modos motorizados ou não motorizados. Para se ter uma ideia comparativa, o número de viagens diárias de famílias com renda superior a 15 salários-mínimos chega a ser sete vezes maior (METRÔ, 2013). Esse dado denuncia a significativa diferença nas condições de mobilidade entre as classes socioeconômicas na Região Metropolitana de São Paulo. A pesquisa Viver em São Paulo³ de 2019 mostra que os modais mais usados pelos paulistanos em sua atividade diária principal são os ônibus municipais, seguidos do transporte público ferroviário. Circulam pela Avenida Paulista cerca de 20 linhas de ônibus, entre municipais regulares, municipais noturnas e intermunicipais, além de ônibus de linhas particulares (os chamados fretados). Por ali também passam três das cinco linhas de metrô da capital (Linhas

³ Pesquisa realizada anualmente pela Rede Nossa São Paulo e que envolve qualidade de vida, trabalho e renda, mulher, cultura, direitos LGBTQI+, meio ambiente, assistência social, transparência e participação, mobilidade urbana, crianças e adolescentes, relações raciais, pessoas com deficiência e segurança (<http://nossasaopaulo.org.br>).

1-Azul, 2-Verde e 4-Amarela).⁴ Isso faz da Paulista um ponto acessível por meio de transporte coletivo a todas as regiões da cidade.

Figura 1 – Índice de mobilidade, por distrito (acesso a transporte de massa)



Fonte: Pelegi (2020).

A edição de 2017 da pesquisa Viver em São Paulo resultou no chamado Mapa da Desigualdade (**Figura 1**), que mostra os índices de mobilidade⁵ dos distritos paulistanos. Esses índices variam de 0 a 100, sendo 0 o pior resultado possível. Os distritos com mais alto índice de mobilidade são os da região central (o maior do município é a República, com 88,0), ao passo que 29 distritos periféricos têm índices nulos. Todos os distritos lindeiros à Avenida Paulista têm índices maiores que 25, bem acima da média municipal, de 18,1.

⁴ Toda a rede metrôviária e ferroviária da cidade está interligada, ou seja, é possível ir de uma estação a qualquer outra sem desembarcar da rede, embora o número de conexões (baldeações) e o tempo total de viagem varie significativamente dependendo da distância.

⁵ Percentual da população que reside num raio de até 1 km de estações de sistemas de transporte público de alta capacidade, por distrito (PELEGI, 2020).

Esses dados remetem ao conceito de *exílio na periferia*, cunhado por Milton Santos (1990) e muito usado por Erminia Maricato (informação verbal).⁶ Segundo os autores, o exílio na periferia é um fenômeno das grandes cidades brasileiras, no contexto do capitalismo periférico, em que as camadas mais pobres da população, sobretudo jovens desempregados que habitam as franjas do tecido urbano, não circulam pelo território urbano, pois a oferta e o preço do transporte público impossibilitam viagens por motivos que não sejam o deslocamento para o trabalho. Assim, essas pessoas acabam não conhecendo os centros das cidades onde vivem e, portanto, não têm a oportunidade de usufruir de uma série de serviços e equipamentos ou de experimentar todas as possibilidades da vida urbana.

A partir do exposto, é possível inferir, por exemplo, que as intervenções urbanas privilegiam os aspectos essenciais para a continuidade do processo capitalista: morar e trabalhar (BONDUKI, 2011). Exemplo disso são os horários de funcionamento do transporte coletivo. Em fins de semana e feriados, a oferta não só não é estendida como se reduz drasticamente. O transporte individual acaba sendo a principal alternativa para a população em seu tempo de folga, e, mais uma vez, as parcelas da população que dependem de transporte público têm seu direito à cidade comprometido. Esse fato pode ser verificado nos resultados da Pesquisa de Mobilidade 2012, segundo os quais 47% das viagens por motivo lazer são feitas em transporte individual motorizado, contra 32% em modos não motorizados e apenas 21% em transporte coletivo motorizado (METRÔ, 2013).

Considerando a forte segregação socioespacial na cidade de São Paulo (BONDUKI, 2011) e a significativa variação de níveis de acesso a transporte público

⁶ Informação verbal fornecida por Maricato na disciplina AUP5703 do Programa de Pós-Graduação da FAUUSP, em 2013.

entre os diferentes distritos, a mobilidade torna-se um fator importante nos usos e nas formas de apropriação dos espaços urbanos (SANTOS, 1991). Como o objetivo desta pesquisa é analisar relação entre apropriação e forma urbana, tomou-se como objeto a Avenida Paulista, para equiparar a variável mobilidade para todos os estudos de caso, posto que apresentam condições similares de mobilidade.

As condições de mobilidade e a oferta de transporte público da Avenida Paulista são relativamente uniformes em toda a sua extensão. Entretanto, essas estatísticas são relevantes diante da variedade dos tipos de uso e do perfil dos usuários ao longo do dia e da semana.

2 AS PRACIALIDADES DA AVENIDA PAULISTA

Este capítulo contextualiza a Avenida Paulista na cidade de São Paulo e apresenta os espaços que se caracterizam pela pracialidade preconizada por Queiroga (2001).

2.1 Caracterização da Avenida Paulista

A Avenida Paulista é um dos endereços mais emblemáticos de São Paulo – e um de seus principais “cartões postais” (**Figura 2**). Desde sua inauguração, em 1891, sempre foi símbolo da riqueza e da economia pujante da cidade e, partir de meados do século XX, também de sua multiplicidade cultural. A via também concentra muitos ícones da arquitetura e obras de arquitetos, urbanistas e paisagistas renomados de diferentes períodos, como Ramos de Azevedo, Francisco Prestes Maia, Lina Bo Bardi, Rosa Kliass e Ruy Othake, entre outros.

Figura 2 – Vista aérea da Avenida Paulista, 2015



Fonte: Acervo pessoal de Jonathas Silva (2015).

A avenida foi construída no fim do século XIX, quando abrigava os casarões dos mais proeminentes barões do café da época (**Figura 3**). A partir dos anos 1960, as residências começaram a ser substituídas por altos edifícios comerciais, e a avenida tornou-se o novo centro financeiro de São Paulo. Por conta das novas demandas, seu desenho foi modificado, com o alargamento das calçadas e do leito carroçável (**Figura 3**).

Figura 3 – Vistas aéreas da Avenida Paulista, início do século XX e início do século XXI

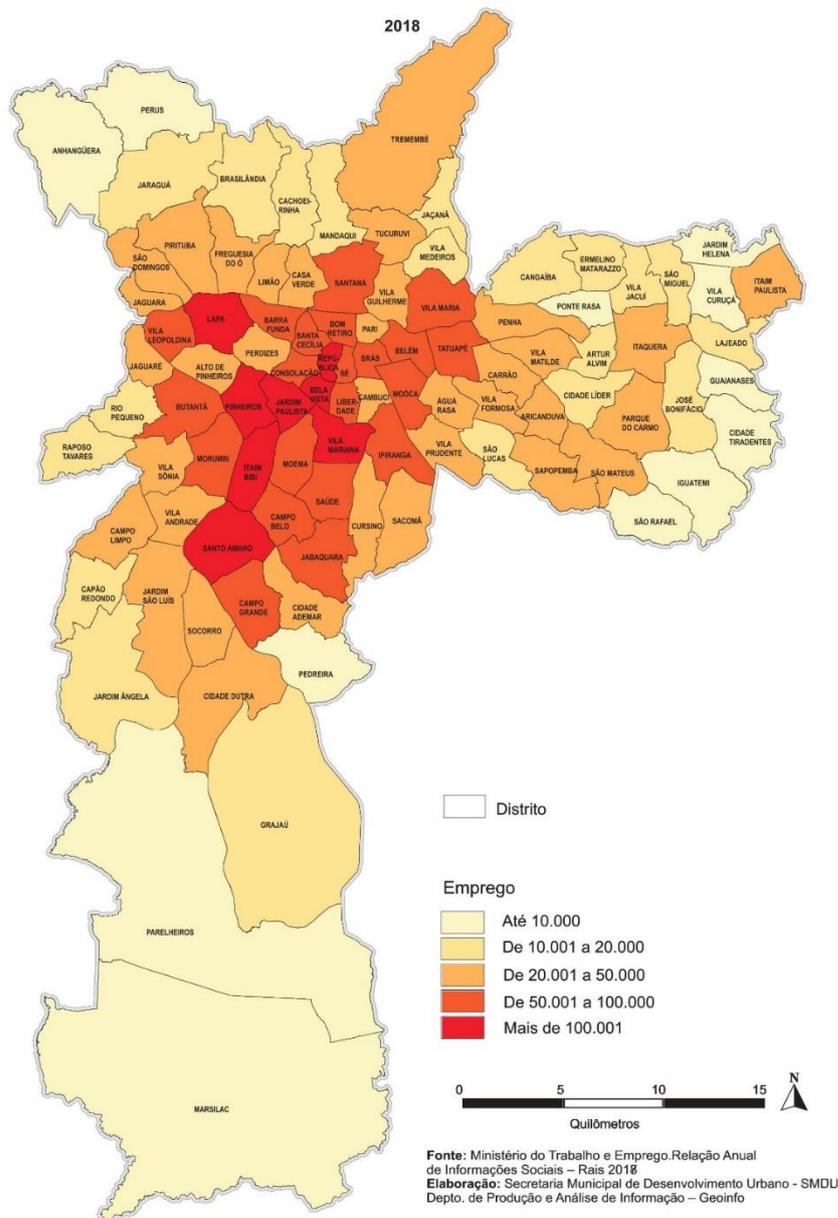


Fontes: Oliveira (2015) e Tamaki (2016).

Os distritos do entorno imediato da Avenida Paulista têm a mais alta concentração de empregos formais no setor privado da cidade de São Paulo (**Mapa**

1). Considerando a população desses distritos, há mais postos de trabalho do que residentes em cada um deles (SÃO PAULO, 2021). Ao lado da vasta oferta de transporte coletivo, a alta concentração de postos de trabalho transformou a Paulista e seu entorno num polo de atração por onde circulam milhares de pessoas diariamente, pelos mais variados motivos.

Mapa 1 – Distribuição dos empregos formais, exceto na administração pública, por distrito do município de São Paulo



Fonte: São Paulo (2018).

Em 2009, implementou-se na via uma ciclofaixa de lazer ocupando uma das faixas de rolagem aos domingos e feriados. Em 2016, após a assinatura do Decreto n. 57.086⁷ pelo então prefeito Fernando Haddad (2013-2016), a avenida passou a ser inteiramente aberta aos pedestres aos domingos e fechada à circulação de veículos motorizados, como parte do programa municipal Ruas Abertas.⁸

É importante ressaltar que a Paulista está sobre um espigão, divisor de águas das sub-bacias dos rios Pinheiros (ao sul) e Tietê (ao norte). Isso a torna das poucas vias estruturais da cidade a não ser implantada sobre a várzea de algum rio ou córrego – modelo que predominou na consolidação do tecido urbano paulistano (ZMITROWICZ, 2009) –, o que significa que não está suscetível a enchentes e alagamentos, frequentes na cidade em épocas de chuva.

Devido tanto a sua importância viária, política e econômica quanto a sua localização geográfica, na área central da cidade, a Paulista também configura limite entre bairros, distritos e regiões administrativas do município (**Mapas 2 e 3**), localizada na divisa entre as regiões administrativas de Vila Mariana, Sé e Pinheiros. O início da avenida, a sudeste, é o antigo Largo do Paraíso. O logradouro tem cerca de dois quilômetros e meio de comprimento, terminando, a noroeste, no entroncamento com a Avenida Rebouças e com a Rua da Consolação.

⁷ Decreto Municipal n. 57.086, de 24 de junho de 2016: Institui o Programa Ruas Abertas, nos termos da Lei Federal n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana.

⁸ O programa municipal Ruas Abertas, implementado em 2016, se enquadra na Política Nacional de Mobilidade Urbana, de 2012. O programa estimula a ocupação dos espaços públicos com vias de diferentes regiões da cidade abertas a ciclistas e pedestres aos domingos e feriados. São permitidas manifestações artísticas, culturais e esportivas, mediante pactuação com a subprefeitura local. O programa determinou a abertura de 29 ruas em todas as regiões da capital, definidas em audiências públicas (SÃO PAULO, 2016).

Mapa 2 – Mapa do município de São Paulo com indicação da Avenida Paulista, um dos limites entre as regiões administrativas de Sé, Pinheiros e Vila Mariana



Fonte: Geosampa.
Elaboração: a autora.

Novo,⁹ a Parada LGBTQ+¹⁰ e manifestações políticas de cunhos diversos. Mesmo antes de 2016, muitas pessoas, especialmente jovens, usavam a avenida – com sua boa infraestrutura e variada oferta de serviços – como ponto de encontro e de socialização (RIPOLI; SILVA, 2018).

Figura 4 – Demonstração artística em frente ao Conjunto Nacional, 2020



Fonte: Acervo pessoal.

Em 2016, o fechamento da avenida para automóveis aos domingos foi alvo de duras críticas, sobretudo de parte considerável dos donos de estabelecimentos comerciais nela localizados (GALLO, 2016). No entanto, em pouco tempo, ficou claro que uma das consequências da intensa circulação de pedestres foi um

⁹ O Réveillon na Paulista é um evento anual promovido pela Secretaria Municipal de Turismo e que reúne cerca de dois milhões de pessoas a cada edição (OBSERVATÓRIO DO TURISMO, [s.d.]).

¹⁰ A Parada do Orgulho LGBTQ+ de São Paulo é um evento organizado pela ONG Associação da Parada do Orgulho LGBTQ+ (APOGLBT) e que ocorre anualmente, desde 1997, na Avenida Paulista. A exceção foi o ano de 2020, quando Associação e a Prefeitura de São Paulo cancelaram o evento em virtude da pandemia da COVID-19. Segundo estimativas da Polícia Militar, o público da Parada cresceu significativamente desde sua primeira edição até meados dos anos 2000, quando atingiu o número de 3 milhões de pessoas. De acordo com a Associação, essa média de público se manteve até 2019 (PARADA SP, [s.d.]).

aumento significativo de público tanto em equipamentos culturais quanto nos centros comerciais (GALLO, 2016). A partir de então, a medida teve grande aceitação nas diversas camadas da sociedade, tornando-se parte da rotina da região. A avenida já figurava entre as opções de lazer da população como local de passeio e prática esportiva e de apresentações artísticas e culturais (**Figura 4**), mas sua abertura exclusiva a pedestres aos domingos potencializou esse caráter, aumentando sensivelmente o fluxo de pessoas, oriundas da própria região, mas também de pontos mais distantes da cidade, devido à grande oferta de transporte público. Mais que isso: empresas e instituições passaram a aproveitar o contexto para implementar ações comerciais e promover suas marcas (**Figura 5**).

Figura 5 – Avenida Paulista aberta aos pedestres num domingo, 2018



Fonte: Acervo pessoal.

2.2 Identificação dos espaços com pracialidade na Avenida Paulista

Considerando a rua o espaço público por excelência, partimos do princípio de que, mais que área de circulação, a via pública torna-se local de encontro e interação social:

Desta forma, tais ruas assumem mais que um papel de extensão das casas, mais que um lugar da esfera de vida doméstica. Constituem-se no mais importante “espaço público”, voltado ao ócio e ao convívio, [...] consistindo, portanto, verdadeiras praças alongadas (QUEIROGA, 2001, p. 238).

Embora em seu trabalho Queiroga (2001) se refira sobretudo a ruas de bairros periféricos, verifica-se um fenômeno semelhante em diversos pontos da Paulista, objeto desta pesquisa. No caso da avenida, pode-se considerar que alguns locais, mais que outros, têm características que atribuiríamos ao que o autor chamou de *pracialidade*. Em outras palavras, alguns trechos da avenida têm características semelhantes às das praças, com maior concentração de usuários e uma variedade de usos e apropriações. Mais do que espaços de trânsito e passagem, tornam-se locais de encontro e práticas sociais. Neste trabalho, são mapeados e analisados alguns desses espaços.

Desde sua construção, a Avenida Paulista foi um espaço de uso pedonal intenso, independentemente do período histórico, do perfil dos usuários e das políticas públicas vigentes. Ao longo desta pesquisa, apresentam-se evidências que permitem apontar os fatores que conferem à avenida esse caráter marcante. Mesmo outras vias da cidade, com características similares de uso, mobilidade e forma, não carregam os significados da emblemática avenida.

Nos interessavam, primeiramente, as experiências dos usuários, o que Panerai (2014) chamou de “percepção da cidade por seus habitantes”. Ao longo dos quatro anos desta pesquisa, foram feitos passeios¹¹ que visavam emular a vivência

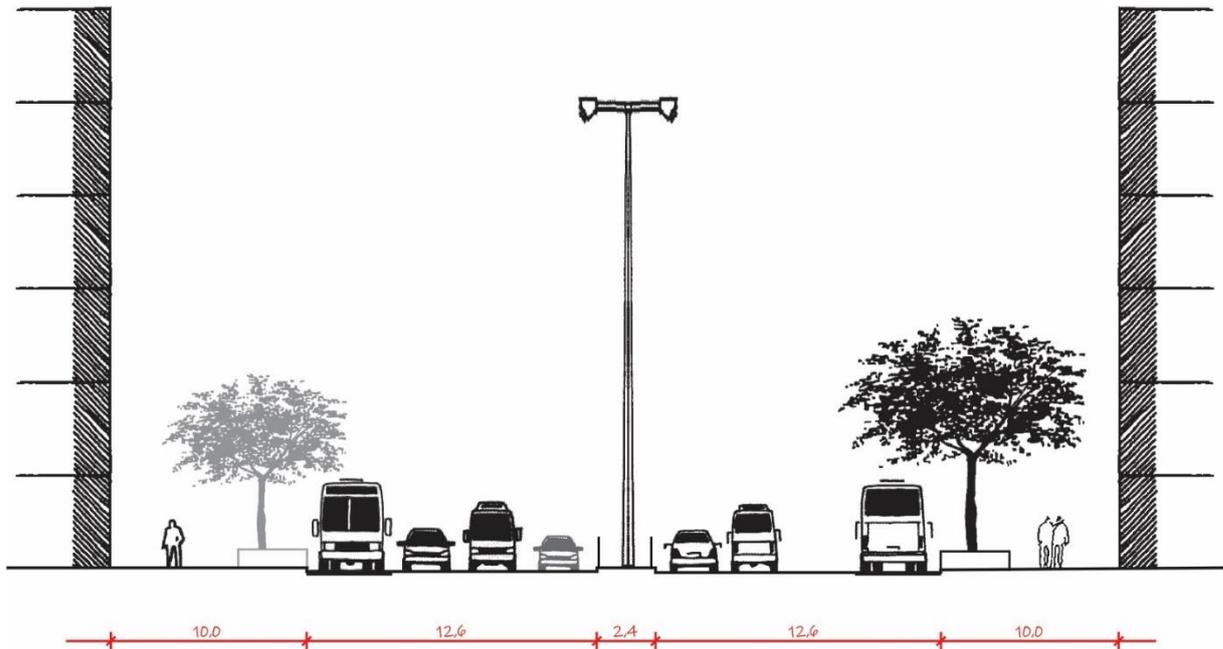
¹¹ Os passeios foram realizados bimestralmente entre o início da pesquisa, em 2017, até março de 2020, quando teve início o isolamento social, devido à pandemia da COVID-19 – período no qual se fez apenas uma visita. Além da periodicidade, a cada passeio, percorria-se toda a extensão da avenida duas vezes – “ida” e “volta”. Os passeios ocorreram em diferentes períodos: dias úteis, sábados, domingos e feriados – tanto durante o dia quanto à noite (**Apêndice**).

dos usuários pela Avenida Paulista. Além dos passeios, foram feitas visitas específicas para levantamento fotográfico dos diversos trechos da via. Esses procedimentos permitiram identificar tipos de espaço e de padrões de apropriação. Uma vez eleitas as áreas para estudo de caso, tiveram início o que chamamos de visitas de observação, quando se permanecia por períodos de cerca de uma hora em cada um dos cinco espaços.¹²

A observação dos usos dos espaços livres da Avenida Paulista permitiu inferir que suas formas de apropriação resultam da combinação de uma série de fatores, como demonstraremos. Embora o desenho certamente faça parte desse conjunto, não é necessariamente o elemento determinante do uso que as pessoas fazem da cidade. No caso específico da Paulista, a grande concentração de postos de trabalho combinada com a vasta oferta de transporte e serviços concorrem para o intenso movimento de pedestres. No entanto, nem sempre os usos que se fazem dos espaços são aqueles para os quais eles foram projetados ou construídos.

A Avenida Paulista tem cerca de 2,5 quilômetros de comprimento. De modo geral, podemos afirmar que, em toda a sua extensão, apresenta características similares. Do ponto de vista morfológico, as dimensões dos passeios e do leito carroçável são praticamente constantes, assim como a infraestrutura e o mobiliário urbano (**Figura 6**).

¹² A primeira metade da visita era dedicada a vivenciar o espaço e observar os demais usuários. A segunda, a anotações e registros. Assim como os passeios, as visitas de observação ocorreram em diferentes períodos: dias úteis, sábados, domingos e feriados – tanto durante o dia quanto à noite, exceto no Parque Pref. Mário Covas, cujo funcionamento se encerra às 18 horas (**Apêndice**).

Figura 6 – Avenida Paulista – perfil esquemático

Elaboração: a autora.

A mobilidade também é relativamente uniforme: toda a avenida tem ampla oferta de transporte coletivo (tanto ferroviário quanto rodoviário), ciclovia e largos passeios públicos, além de diversos entroncamentos com vias estruturais e arteriais. De maneira similar, a presença de empresas (e, portanto, os postos de trabalho), comércio (formal e informal), serviços, bares e restaurantes, *shopping centers* e equipamentos culturais pode ser observada por toda a Paulista. Entretanto, alguns trechos dos espaços livres públicos tendem a concentrar mais usuários e tipos de uso mais variados. Caracterizando essas áreas, procuramos identificar os fatores que possivelmente concorrem para tal distinção.

Quadro 1 – Classificação dos cinco tipos de espaços livres

<i>tipo</i>	<i>local</i>
parque	Parque Trianon Parque Prefeito Mário Covas
praça	Praça Oswaldo Cruz Praça do Ciclista Praça Mal. Cordeiro de Farias
área adjacente a equipamento cultural	Jardim da Casa das Rosas SESC Paulista/Itaú Cultural Vão livre sob o MASP Instituto Moreira Sales
área adjacente a equipamento comercial	Conjunto Nacional TV Gazeta Shopping Cidade de São Paulo Shopping Center 3 Calçadas e mesas em frente a bares
entroncamento viário	Av. Paulista x Rua da Consolação Av. Paulista x Rua Augusta Av. Paulista x Av. Brig. Luís Antônio

O trabalho se baseia sobretudo em observação e levantamento fotográfico, resultantes de uma série de visitas à Avenida Paulista, em diferentes horários e dias da semana. Durante o levantamento, foi possível identificar cinco tipos de elementos morfológicos (LAMAS, 1993) entre os espaços livres (**Quadro 1**). De um lado, estão os elementos urbanos tradicionalmente voltados ao estar e ao lazer: parques e praças. De outro, aqueles que Queiroga define como *pracialidades*. Estes últimos geralmente são trechos de calçada que são mais apropriados quando são adjacentes a equipamentos culturais ou centros comerciais de grande movimento. Identificou-se também um terceiro tipo de pracialidade em pontos nodais específicos: entroncamentos com vias estruturais e arteriais.

Figura 7 – Pracialidades da Avenida Paulista



Fonte: Geosampa.
Elaboração: a autora.

O primeiro tipo de espaço livre observado são os parques, espaços livres urbanos voltados ao lazer e ao ócio. Além disso, frequentemente têm um papel importante na preservação ambiental, como é o caso dos parques da Avenida Paulista, que abrigam trechos de Mata Atlântica nativa. A Paulista conta com dois parques – Parque Trianon e Parque Prefeito Mário Covas – ambos de pequeno porte, devido a sua localização central e à densa urbanização (**Figura 8**).

Figura 8 – Parques

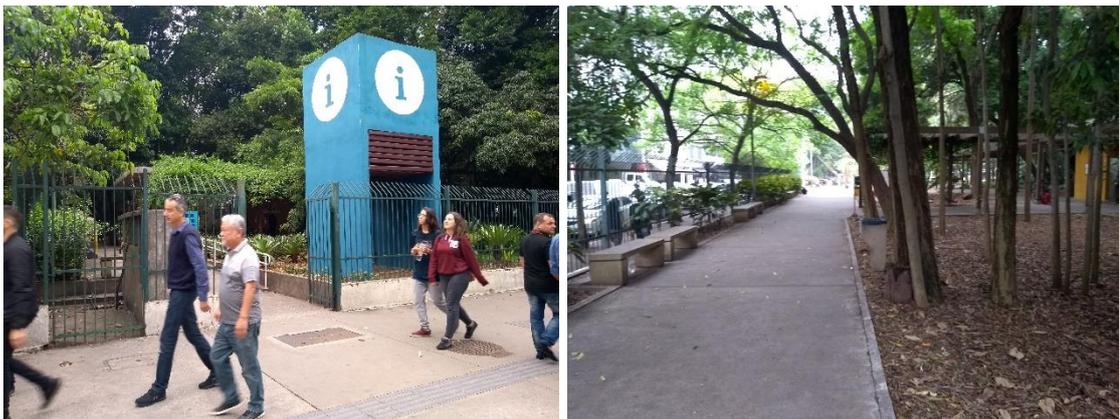
Fonte: Geosampa.
Elaboração: a autora.

O Parque Trianon (Parque Tenente Siqueira Campos) foi construído juntamente com a Avenida Paulista, nos anos 1880. Com cerca de 48 mil metros quadrados, tem grande relevância ambiental e histórica. Além de preservar um trecho remanescente de Mata Atlântica original, abriga obras de arte de autores como Brecheret e Francisco Leopoldo Silva (SÃO PAULO, 2021). O parque é um importante polo de atração de visitantes e de transeuntes que “cortam caminho” por dentro dele. Além disso, o passeio lindeiro a seu acesso principal, na Avenida Paulista, também é particularmente apropriado. Os usuários desse trecho da calçada têm perfis variados e incluem mais que os visitantes do parque. A área conta com ponto de ônibus, duas bancas de jornal e um posto da Polícia Militar, além de abrigar uma feira de artesanato aos domingos (**Figura 9**). A circulação de pedestres é intensa, mas a área também é bastante usada como ponto de encontro e estar. A arborização e o sombreamento certamente contribuem para esses usos, assim como a sensação de segurança proveniente da presença policial.

Figura 9 – Parque Trianon, 2020

Fonte: Acervo pessoal.

O Parque Prefeito Mário Covas também é uma área de preservação de Mata Atlântica, embora sua transformação em parque seja recente. Um dos estudos de caso, este último será analisado no próximo capítulo.

Figura 10 – Parque Prefeito Mário Covas, 2019

Fonte: Acervo pessoal.

O segundo tipo de espaço livre levantado são as praças, também espaços de estar e lazer, mas de configuração distinta. No caso da cidade de São Paulo, há ainda outra diferença: parques são cercados e estão sujeitos a controle de acesso e horários de funcionamento, enquanto as praças são permanentemente acessíveis.

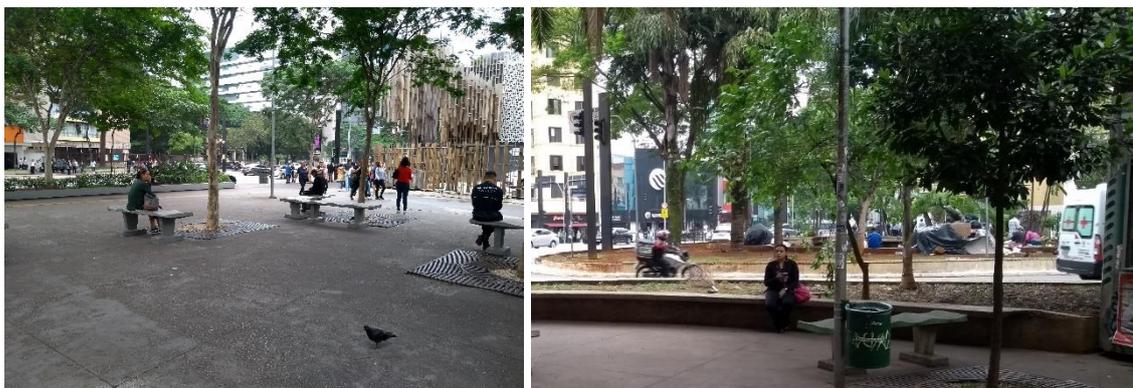
Figura 11 – Praças



Fonte: Geosampa.
Elaboração: a autora.

Há três praças na Avenida Paulista: Praça Oswaldo Cruz, que marca o início da via, e Praça do Ciclista e Praça Almirante Cordeiro de Farias, localizadas no outro extremo, uma de cada lado do entroncamento com a Avenida Rebouças e Rua da Consolação (**Figura 11**).

Figura 12 – Praça Oswaldo Cruz, 2019

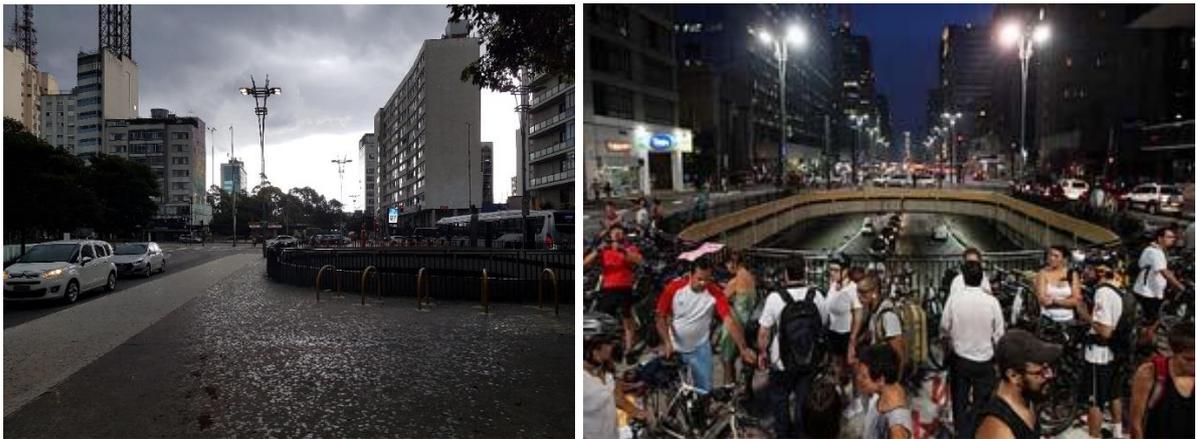


Fonte: Acervo pessoal.

A Praça do Ciclista, como o nome sugere, é um local de estar, encontro e concentração para ciclistas, sendo regularmente usada como ponto de partida de passeios ciclísticos. A praça também é palco de manifestações esporádicas de

cunho político, especialmente de temas ligados a mobilidade e transporte não motorizado. No entanto, fora desses momentos, a praça é usada essencialmente como área de circulação, e o único ponto em que há permanência de usuários é o abrigo de ônibus.

Figura 12 – Praça do Ciclista, 2020 e 2019



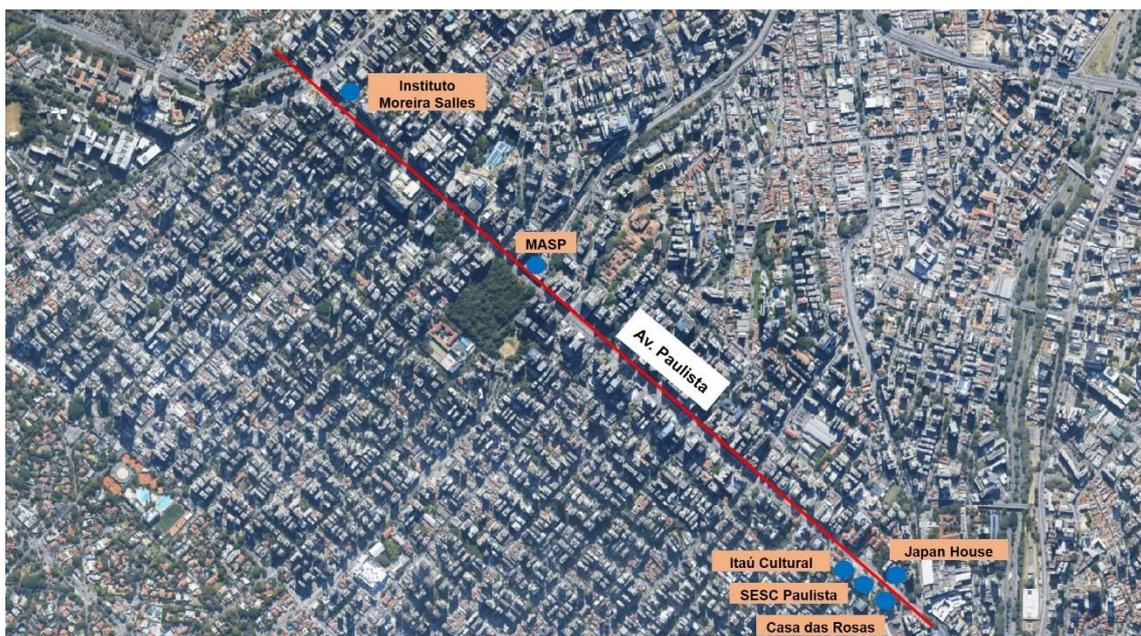
Fontes: Acervo pessoal e Encontra Consolação (2019).

Já a Praça Almirante Cordeiro de Farias fica no fim da Paulista, isolada do restante da avenida pelo nó viário que dá acesso a diversas outras vias arteriais, como as avenidas Angélica e Dr. Arnaldo (**Figura 14**). Essa ruptura no traçado da avenida faz com que a praça se assemelhe mais às ruas menores e ajardinadas de seu entorno imediato do que a seus demais trechos. Seu uso predominante é a circulação de pedestres, tanto em dias úteis como em fins de semana, durante o dia e à noite. No entanto, o trecho sombreado da praça tornou-se ponto de encontro e de estar para motoqueiros e ciclistas de aplicativos de entrega de comida, que aproveitam seus intervalos de trabalho sentados nos bancos sob as árvores. À noite, a praça é comumente usada como abrigo por pessoas em situação de rua.

Figura 14 – Praça Almirante Cordeiro de Farias, 2019

Fonte: Acervo pessoal.

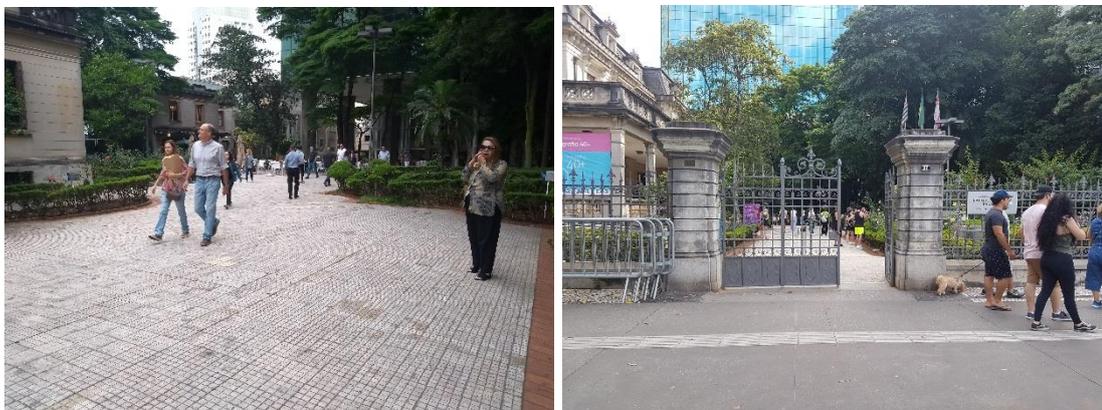
O terceiro tipo são áreas adjacentes a equipamentos culturais, que tendem a concentrar usuários próprios, além das pessoas que trabalham e transitam rotineiramente pela região. Ademais, esses marcos tendem a ser instalados em edificações arquitetonicamente significativas, de autoria de profissionais renomados. Ou seja, o próprio edifício – além de seu conteúdo – acaba por atrair visitantes. Aqui foram identificados os espaços adjacentes a cinco desses equipamentos.

Figura 15 – Equipamentos culturais

Fonte: Geosampa.
Elaboração: a autora.

O primeiro espaço desse tipo é o jardim do Centro Cultural da Casa das Rosas, projeto elaborado nos anos 1930 pelo escritório de Ramos de Azevedo. Tanto a edificação da antiga residência quanto seu jardim foram tombados pelo CONDEPHAAT na década de 1980. Além das tradicionais roseiras, o jardim abriga um restaurante e permite o acesso, a pé, entre a Avenida Paulista e a paralela Alameda Santos, concentrando uma grande variedade de usos e diferentes perfis de visitantes (**Figura 16**). Os usuários do jardim são predominantemente trabalhadores da região – frequentadores do restaurante ou que usam a área como passagem – e turistas visitando o Centro Cultural e o jardim. No entanto, o gradil frontal acaba delimitando o espaço, e a calçada adjacente funciona apenas como espaço de circulação, sem características de pracialidade (**Figura 16**).

Figura 16 – Jardim do Centro Cultural da Casa das Rosas, 2019 e 2020



Fonte: Acervo pessoal.

Um pouco adiante, estão o SESC Paulista e o Itaú Cultural, construídos já no início do século XXI. Ambos se localizam em esquinas opostas do mesmo cruzamento, configurando um espaço contínuo de encontro e concentração de turistas e visitantes (**Figura 17**). Os usuários dos equipamentos tendem a ocupar a escada de acesso ao edifício do Itaú Cultural e o trecho sob a marquise frontal do SESC. Esses elementos arquitetônicos funcionam como limites, setorizando os usos

dos passeios, uma vez que as áreas descobertas são usadas apenas como circulação. As exceções são eventos extraordinários ou exposições temporárias promovidos pelos dois centros culturais: o público maior tende a se concentrar nas calçadas adjacentes, que se tornam pontos de encontro e de estar. Nesses casos, é frequente que mesmo os equipamentos acabem se apropriando dos passeios para organizar filas e o acesso do público.

Figura 17 – Centro Cultural Itaú e SESC Paulista



Fontes: Acervo pessoal e Souza (2018).

No extremo oposto, próximo ao fim da avenida, está o recém-inaugurado Instituto Moreira Salles. Projetado pelo escritório Andrade Morettin, o térreo do edifício se abre completamente para a calçada, ao longo de todo o limite frontal do terreno, criando a impressão de um alargamento do passeio público nesse trecho (**Figura 18**). A forma da edificação cria um espaço amplo e contínuo no nível do pedestre. Embora o limite entre espaço público e privado não exista fisicamente quando o instituto está aberto a visitação, a ruptura fica clara nas formas de apropriação: o passeio público é usado unicamente como área de circulação e acesso ao equipamento, enquanto a área interna – e privada – é apropriada como espaço de estar, encontro e fruição artística.

Figura 18 – Instituto Moreira Salles, 2019

Fonte: Acervo pessoal.

Há também o vão livre sob o Museu de Arte de São Paulo – MASP, projetado pela arquiteta modernista Lina Bo Bardi e que se discute mais a fundo no próximo capítulo.

O quarto tipo são áreas adjacentes a equipamentos comerciais de grande porte. Assim como o terceiro tipo, tendem a atrair usuários próprios, mas de perfil distinto, uma vez que o fator de atração nesse caso é o consumo.

Figura 19 – Equipamentos comerciais de grande porte

Fonte: Geosampa.
Elaboração: a autora.

As áreas do entorno do Shopping Cidade de São Paulo foram escolhidas como um dos estudos de caso e, portanto, são tratadas no próximo capítulo, assim como o Shopping Center 3 e o Conjunto Nacional. Aqui, estes últimos são considerados partes do conjunto do cruzamento da Avenida Paulista com a Rua Augusta, devido à continuidade do espaço livre e a sua influência na forma urbana, nos usos e nas apropriações daquele trecho específico da via.

O edifício da TV Gazeta é mais um marco arquitetônico da avenida e, além da estrutura da emissora, abriga cinema, teatro, cursinho pré-vestibular e a Faculdade Cásper Líbero (**Figura 19**). Sua imponente escadaria frontal é palco de manifestações políticas e artísticas e é usada como área de estar e encontro dos estudantes das instituições de ensino. Além de seus próprios usuários, a presença de pontos de ônibus em frente ao prédio e um *shopping center* no imóvel vizinho contribuem para o intenso movimento da área em todos os horários e dias da semana, atraindo também comércio informal e artistas de rua (**Figura 19**). Por conta

da presença constante dos usuários de transporte coletivo no ponto de ônibus e de equipe de segurança privada da Gazeta, além da ampla iluminação daquele trecho do passeio durante a noite, a intensidade de uso da área é alta em todos os dias e horários. O que se observa é a mudança no perfil de usuário. Em dias úteis, a maior parte dos transeuntes é formada por trabalhadores dos arredores, durante o dia. A escadaria é usada como área de estar e encontro de estudantes das duas instituições localizadas no prédio, em dias de semana, nos três períodos – matutino, vespertino e noturno. Aos fins de semana, a maior parte das pessoas que frequentam o espaço são turistas, pessoas a passeio e visitantes do teatro e do cinema.

Figura 20 – TV Gazeta, 2020 e 2019



Fonte: Acervo pessoal.

Outra configuração comum em alguns pontos da avenida são bares e restaurantes que se apropriam dos recuos das edificações – na maioria dos casos, áreas sob marquises – para estender sua área de atendimento (**Figura 21**). As mesas e cadeiras nas calçadas criam ambientes com formas particulares de apropriação, combinando estar, encontro e consumo com circulação pedonal. Em dias úteis, esses estabelecimentos têm dois picos de ocupação: no horário do almoço e no fim do expediente comercial, para o *happy hour*, especialmente às

quintas e sextas-feiras. Em ambos os casos, o perfil predominante de usuário são trabalhadores dos arredores. Aos sábados, domingos e feriados, esses restaurantes também são muito movimentados no horário de almoço, no entanto, a frequência maior é de pessoas a passeio e turistas. Já nas noites de sexta-feira e sábado, esses estabelecimentos passam a funcionar como bares e integram o circuito da vida noturna da região da Avenida Paulista.

Figura 21 – Mesas nas calçadas em frente a bares e restaurantes, 2019 e 2020



Fonte: Acervo pessoal.

Por fim, a Avenida Paulista tem três cruzamentos importantes com outras vias de grande circulação de veículos e pedestres: Rua da Consolação/Avenida Rebouças, Rua Augusta e Avenida Brigadeiro Luís Antônio (**Figura 22**). O entroncamento com a Rua Augusta é analisado adiante, como estudo de caso.

Figura 22 – Entroncamentos viários



Fonte: Geosampa.
Elaboração: a autora.

O cruzamento das avenidas Paulista e Brigadeiro Luís Antônio concentra pontos de embarque para todos os modais de transporte coletivo, além de postos de empréstimo de bicicletas, tornando-se um importante ponto nodal e de transferência na circulação viária e pedonal, tanto da Paulista quanto da cidade como um todo. O local ainda abriga uma série de serviços, bares e restaurantes, bem como comércio formal e informal, atraindo um público próprio, além dos transeuntes e usuários de transporte (**Figura 23**). A maior parte das edificações desse trecho apresenta fachada ativa¹³ (SÃO PAULO [cidade], 2016b), atraindo público consumidor que compartilha o espaço com os transeuntes e trabalhadores do entorno. Como nos demais trechos da avenida, é possível observar uma mudança no perfil de usuário nos fins de semana, quando a predominância de trabalhadores dá lugar à

¹³ Neste trabalho, adotamos a definição do termo *fachada ativa* conforme o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (SÃO PAULO [cidade], 2016b). Esse foi o conceito aplicado ao longo dos levantamentos e no processo de análise dos estudos de caso. No entanto, é importante ressaltar que a forma arquitetônica e sua presença na cidade de São Paulo e, mais especificamente, na Avenida Paulista, são muito anteriores à referida lei.

predominância de turistas e pessoas a passeio. Entretanto, devido aos horários de funcionamento do comércio de rua,¹⁴ a apropriação se reduz sensivelmente durante a noite, e o uso predominante passa a ser somente a circulação de pedestres. Nesse mesmo período, é possível notar o aumento da presença de pessoas em situação de rua em busca de abrigo para passar a noite.

Figura 23 – Cruzamento com Avenida Brig. Luís Antônio, 2020



Fonte: Acervo pessoal.

O entroncamento viário da Paulista com a Avenida Rebouças e a Rua da Consolação concentra paradas e corredores de ônibus que ligam a região às zonas Leste e Oeste, Norte e Sul. Ali também estão estações de duas linhas de metrô (2-Verde e 4-Amarela). Isso faz com que o trecho concentre um grande número de transeuntes – tanto trabalhadores do entorno quanto pessoas de toda a cidade, uma vez que aquele é um importante ponto de transferência entre linhas e modais. A circulação é o uso predominante do local, mas o grande volume de pessoas acaba atraindo comércio informal e pedintes e pessoas em situação de rua. Nesse importante cruzamento, também estão a Praça do Ciclista, a sudeste, e a Praça Almirante Cordeiro de Farias, a noroeste, das quais já tratamos anteriormente.

¹⁴ A maior parte dos estabelecimentos comerciais localizados nesse trecho da Paulista encerra suas atividades no início da noite, exceto lanchonetes de grandes redes.

As esquinas da Rua Augusta (**Figura 24**) são discutidas no próximo capítulo, juntamente com os demais estudos de caso.

Figura 24 – Cruzamento com Rua Augusta, 2020



Fonte: Acervo pessoal.

Considerando essa classificação inicial, cinco áreas distintas da avenida foram eleitas como estudos de caso. Sua escolha deveu-se ao fato de concentrarem características comuns do tipo a que pertencem e também por apresentarem particularidades e especificidades que potencialmente beneficiariam a pesquisa e uma possível universalidade do método aplicado. Cada um dos locais representa um dos tipos identificados, a saber: Parque Prefeito Mário Covas, Praça Oswaldo Cruz, vão livre sob o MASP, espaços livres adjacentes ao Shopping Cidade de São Paulo e o cruzamento com a Rua Augusta.

3 ESTUDOS DE CASO

Ao longo da análise das áreas escolhidas como estudos de caso, consideramos a discussão levantada por Queiroga em sua tese de doutorado, no subcapítulo “‘Bons’ desenhos em ‘maus’ lugares”, a respeito da influência da forma e do desenho na intensidade da apropriação dos espaços livres:

[...] desenhos pouco expressivos [...] ou anacrônicos [...] não impedem uma forte apropriação das praças quando situadas em lugares intra-urbanos bastante propiciadores de vida pública. O inverso também é verdade: mesmo desenhos de paisagistas e arquitetos extremamente competentes não são capazes de criar boas praças, fortemente apropriadas pelo uso da população quando situadas em lugares impróprios para esse fim (QUEIROGA, 2001, p. 203).

A questão central nesse trabalho é o estudo da “praça na megalópole, não simplesmente enquanto forma, mas como subespaço, signo do lugar, voltado à esfera da vida pública” (QUEIROGA, 2001, [s.n.]). Seu enfoque era compreender a vida na esfera pública e a relação do que chamou de razão de dominação e ação comunicativa.

Neste trabalho, partimos da ideia levantada por Queiroga de que a forma urbana não é necessariamente um fator determinante na apropriação dos espaços livres de acesso público. No entanto, o que se busca aqui é o estudo empírico que permita comprovar tal hipótese. Tomamos como objeto a Avenida Paulista, na região central de São Paulo, e elegemos como estudos de caso cinco áreas com características de *pracialidade*, termo cunhado por Queiroga. Os principais critérios para a escolha dos estudos de caso foram a intensa apropriação e a variedade de usos observadas em cada espaço. Como vimos no capítulo anterior, cada área representa um dos tipos de espaço livre identificados durante as visitas e levantamentos em campo, a saber: Parque Prefeito Mário Covas, Praça Oswaldo

Cruz, vão livre sob o MASP, área livre adjacente ao Shopping Cidade de São Paulo e o cruzamento da avenida com a Rua Augusta (**Mapa 4**).

Mapa 4 – Localização das áreas de estudo de caso



Fonte: Geosampa.
Elaboração: a autora.

3.1 Parque Prefeito Mário Covas

O Parque Prefeito Mário Covas tem cerca de 5,5 mil metros quadrados e fica no encontro de três vias importantes, com frente para a Avenida Paulista, fundos para a Alameda Santos e um dos limites laterais lindeiro à Alameda Ministro Rocha Azevedo (**Figura 25**).

Figura 25 – Parque Prefeito Mário Covas, ortofoto, 2017



Fonte: Geosampa.
Elaboração: A autora.

Construído em 2008, o parque ocupa o que antes era o jardim da residência de René Thiollier, a Villa Fortunata. O casarão, de estilo eclético, foi construído em 1903 (**Figura 26**) e demolido em 1972, quatro anos depois da morte de Thiollier. No entanto, seu amplo jardim foi preservado. A área era, na verdade, trecho nativo de Mata Atlântica, resguardado, na época de sua construção, por exigência do proprietário e, após a demolição, por imposição legal de seus herdeiros, em escritura pública (COTRIM, 2020).

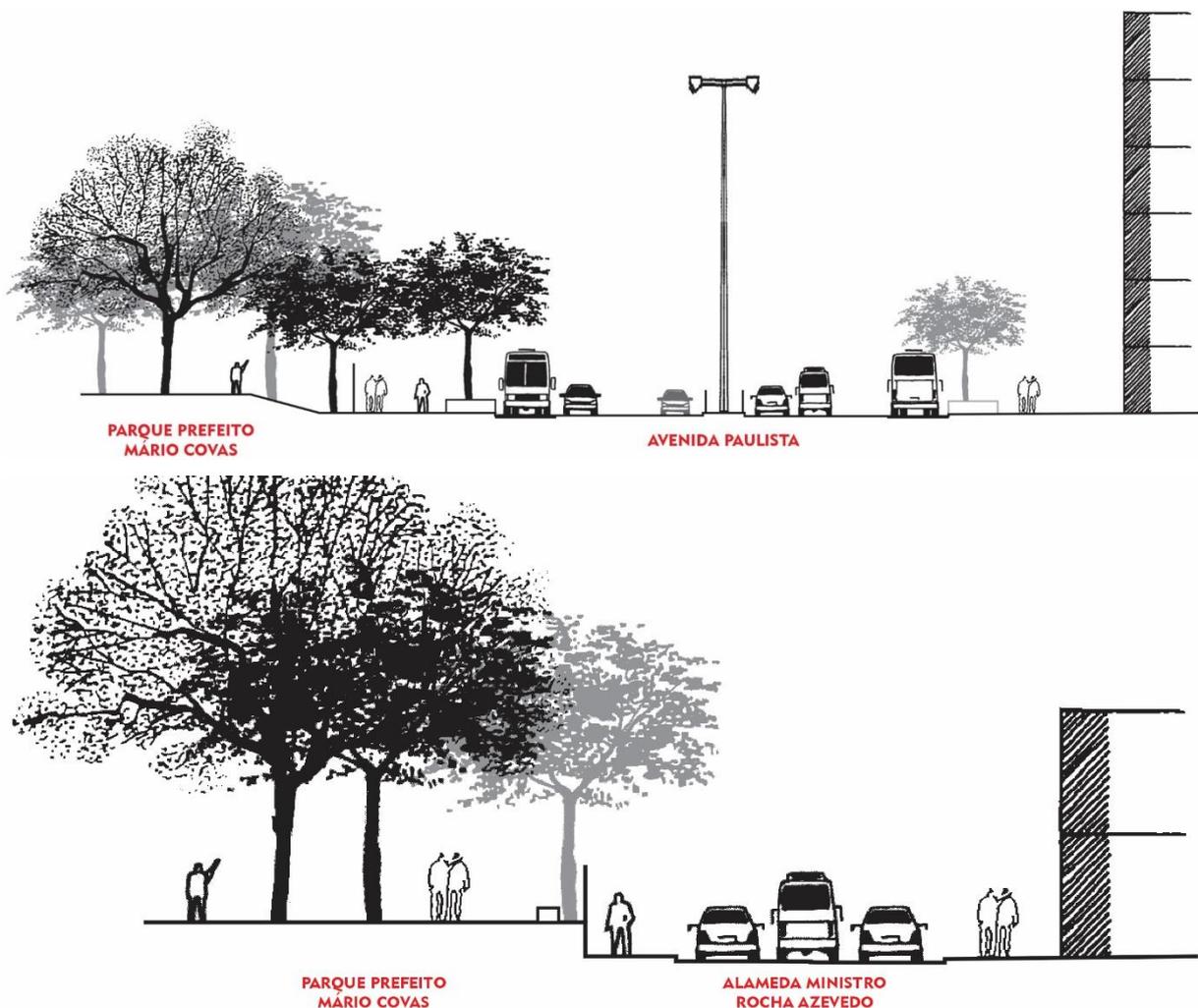
Figura 26 – Villa Fortunata, início dos anos 1970

Fonte: Cotrim (2020).

O local tem grande relevância na preservação ambiental da região, uma vez que abriga diversas espécies nativas tanto vegetais, como animais, sobretudo insetos e aves (SÃO PAULO, 2019a). O terreno onde o parque foi implantado está cerca de um metro acima do nível das vias adjacentes. No entanto, as rampas de

acesso garantem a fluidez da caminhada de transição entre o passeio público e o parque (**Figura 27**). Além disso, o gradil vazado não configura uma barreira visual significativa, proporcionando relativa continuidade visual tanto para quem está dentro quanto para quem está fora do parque (**Figura 27**).

Figura 27 – Parque Prefeito Mário Covas – perfis esquemáticos

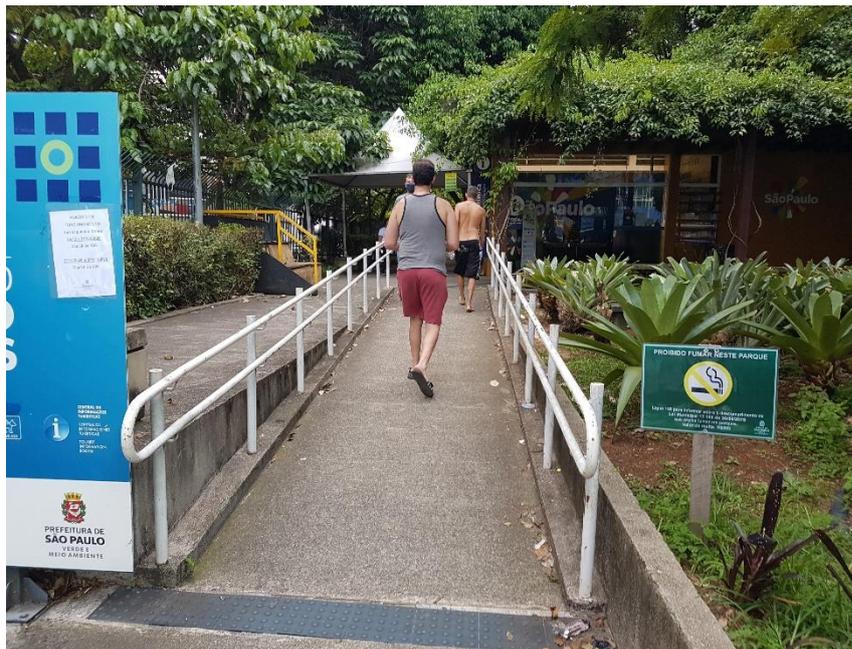


Elaboração: a autora.

Apesar da dimensão reduzida, o parque conta com uma série de equipamentos, como para-ciclo, estação de alongamento, centro de informações turísticas, sanitários e acesso gratuito a *internet* sem fio (**Figura 28**). Esses fatores concorrem para o tipo de uso que se faz do parque. Em dias úteis, é comum verificar a presença de usuários que aproveitam a sombra e o relativo silêncio

proporcionados pela vegetação para sentar-se nos bancos do parque e acessar a *internet* em seu telefone celular. No horário de almoço, esse uso se intensifica ainda mais – considerando-se que o parque está cercado por grandes edifícios comerciais – e é frequente encontrar até mesmo pessoas almoçando nos bancos do parque.

Figura 28 – Parque Prefeito Mário Covas, 2020 – acesso Avenida Paulista e área interna



Fonte: Acervo pessoal.

Os usuários do parque durante o horário comercial são predominantemente trabalhadores dos arredores e moradores de rua. Em geral, as pessoas que frequentam o parque em dias úteis estão sozinhas e fazem visitas relativamente curtas, embora eventualmente seja possível deparar-se com um casal aproveitando o tempo junto. Nos fins de semana e feriados, o centro de informações turísticas torna-se bastante movimentado, e o parque é visitado por famílias e pessoas com crianças. No entanto, a presença de pessoas sozinhas descansando ou acessando celulares ainda é notável.

Quadro 2 – Usos predominantes – Parque Prefeito Mário Covas

Parque Prefeito Mário Covas				
Usos Predominantes				
	dias úteis		fins de semana e feriados	
	<i>dia</i>	<i>noite</i>	<i>dia</i>	<i>noite</i>
circulação				
estar				
consumo				
encontro				
turismo				
política				
moradores de rua				

O **Quadro 2** sintetiza os usos predominantes do parque em diferentes períodos. Como exposto anteriormente, os parques em São Paulo são cercados, têm controle de acesso e horários determinados de funcionamento. As atividades do Parque Prefeito Mário Covas se encerram diariamente às 18 horas, ou seja, não há nenhum tipo de uso ou apropriação durante a noite. O principal uso que a população faz do parque é o estar, independentemente do dia da semana. O posto de informações turísticas atrai diariamente um perfil específico de público – pessoas em visitas e passeios turísticos pela região da Paulista –, entretanto, em fins de semana e feriados, esse tipo de uso se intensifica significativamente. As áreas de estar do

parque, sombreadas e arborizadas, atraem sempre pessoas em situação de rua, que aproveitam para descansar ou fazer refeições nos bancos e mesas.

3.2 Praça Oswaldo Cruz

A Praça Oswaldo Cruz tem aproximadamente 4 mil metros quadrados de área e marca o começo da Avenida Paulista. A praça está onde era originalmente o chamado Largo do Paraíso (**Figura 29**).

Figura 29 – Largo do Paraíso, década de 1950

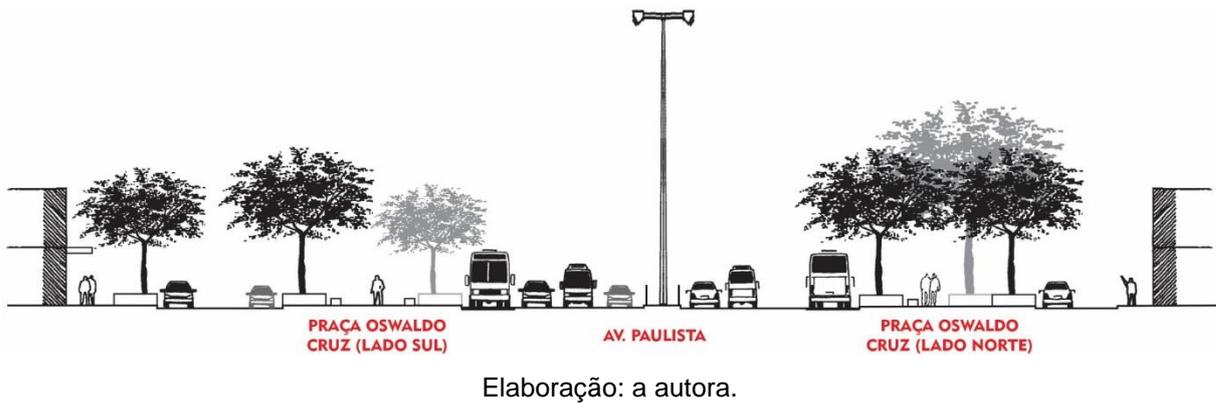


Fonte: Mozart Melo (2021).

Ponto nodal bastante significativo no sistema viário paulistano, a área abrange o entroncamento da Avenida Paulista com outras três vias importantes – Avenida Bernardino de Campos, Rua Treze de Maio e Rua Dr. Rafael de Barros. A praça conta com vegetação, áreas de estar e de passagem, além duas esculturas,

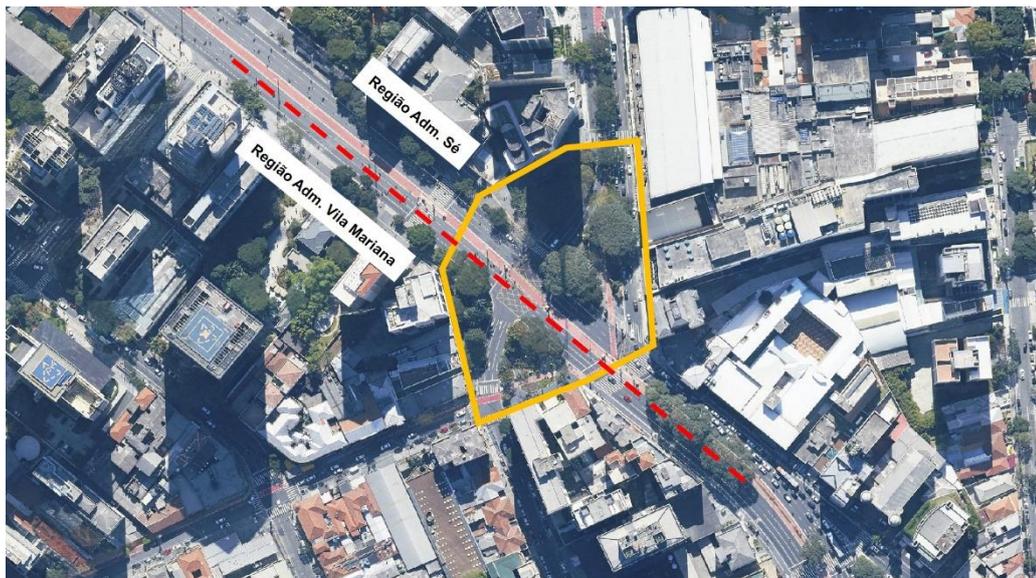
uma de cada lado da avenida. No entanto, o aspecto mais notável é que espaço é entrecortado pelas vias, o que acaba criando áreas isoladas, com usos distintos (Figura 30).

Figura 30 – Praça Oswaldo Cruz – perfil esquemático



Outra particularidade da praça é que está localizada no limite entre duas regiões administrativas, ou seja, a parte norte é de jurisdição da Subprefeitura da Sé e a parte sul, da Subprefeitura da Vila Mariana (Figura 31).

Figura 31 – Praça Oswaldo Cruz, ortofoto, 2017



Fonte: Geosampa.
Elaboração: a autora.

O lado ao norte da avenida está a alguns metros do Shopping Pátio Paulista, do Centro Cultural Japan House, do Hospital do Coração e do Hospital Santa Catarina. No lado noroeste, os limites frontais das edificações estão na área da praça, que acaba ganhando uma configuração de “calçadão” nesse trecho. Essas mesmas edificações têm fachadas ativas, conforme a definição do Plano Diretor Estratégico de 2016 (SÃO PAULO [cidade], 2016b), ou seja, esses estabelecimentos comerciais acabam atraindo público próprio, além dos transeuntes e visitantes da praça. Nos últimos anos, essa área passou a abrigar diversos *food trucks*, em caráter temporário, aos fins de semana ou feriados (**Figura 32**).

Figura 32 – *Food trucks* na Praça Oswaldo Cruz, ao norte da Avenida Paulista (Shopping Pátio Paulista ao fundo)



Fonte: Marques (2015).

A presença dos *food trucks* alterou as formas de apropriação desse trecho da praça. Antes local predominantemente de passagem, hoje também se tornou local de estar, descanso e alimentação (**Figura 33**). Estes últimos se intensificam bastante em fins de semana e horários de almoço e de fim de expediente, em dias úteis.

Figura 33 – Praça Oswaldo Cruz ao norte da Avenida Paulista, 2019

Fonte: Acervo pessoal.

Já na parte ao sul da Paulista há um movimentado cartório e, mais adiante, a Casa das Rosas, um antigo casarão projetado por Ramos de Azevedo na primeira metade do século XX e que hoje abriga um centro cultural e uma área envoltória de jardim com roseiral, ambos tombados pelo CONDEPHAAT.¹⁵

¹⁵ Resolução Estadual n. 57, de 22 de outubro de 1985, e Resolução Estadual SC n. 101, de 1 de novembro de 2013.

Por conta das ruas adjacentes, do pujante comércio local, de agências bancárias e do cartório, esse lado da praça tem intenso movimento de pedestres, sobretudo nas calçadas de contorno, mas, ao contrário do lado norte, raramente é usado como área de parada ou descanso pelos transeuntes. Assim como o lado norte, o lado sul da praça tem dois de seus limites no alinhamento de edificações com fachadas ativas (sul e oeste). Entretanto, o uso predominante dessas áreas segue sendo a circulação, e não os passeios para compras, ou seja, o caráter de “calçadão” presente no lado norte da praça não o é no lado sul. Além do caráter do entorno, uma possível explicação para esse fenômeno é o conflito social. A parte central (**Figura 34**) e o limite a oeste (**Figura 34**) daquele trecho da praça, compostos por bancos áreas de estar e jardineiras arborizadas, são majoritariamente ocupados por pessoas em situação de rua.

Figura 34 – Praça Oswaldo Cruz ao sul da Avenida Paulista, onde há vários de abrigos provisórios de pessoas em situação de rua, 2020



Fonte: Acervo pessoal.

No entanto, em 2019, esse lado da praça passou por uma reforma para implantação de novo paisagismo e ampliação das áreas de circulação. Um dos impactos da obra foi a redução da área de estar onde estão os abrigos das pessoas em situação de rua. Segundo a Subprefeitura da Vila Mariana, responsável pela intervenção, a reforma resultou de uma série de queixas de associações de

moradores dos arredores (SÃO PAULO, 2019b). Essas medidas deixam claro o conflito socioeconômico: de um lado, os residentes de uma das regiões mais caras e mais bem providas de infraestrutura urbana, do outro, a camada mais vulnerável da sociedade. Não foi possível encontrar registro de que a Prefeitura Municipal tenha previsto planos específicos para a população em situação de rua que usa a praça como abrigo.

Quadro 3 – Usos predominantes – Praça Oswaldo Cruz

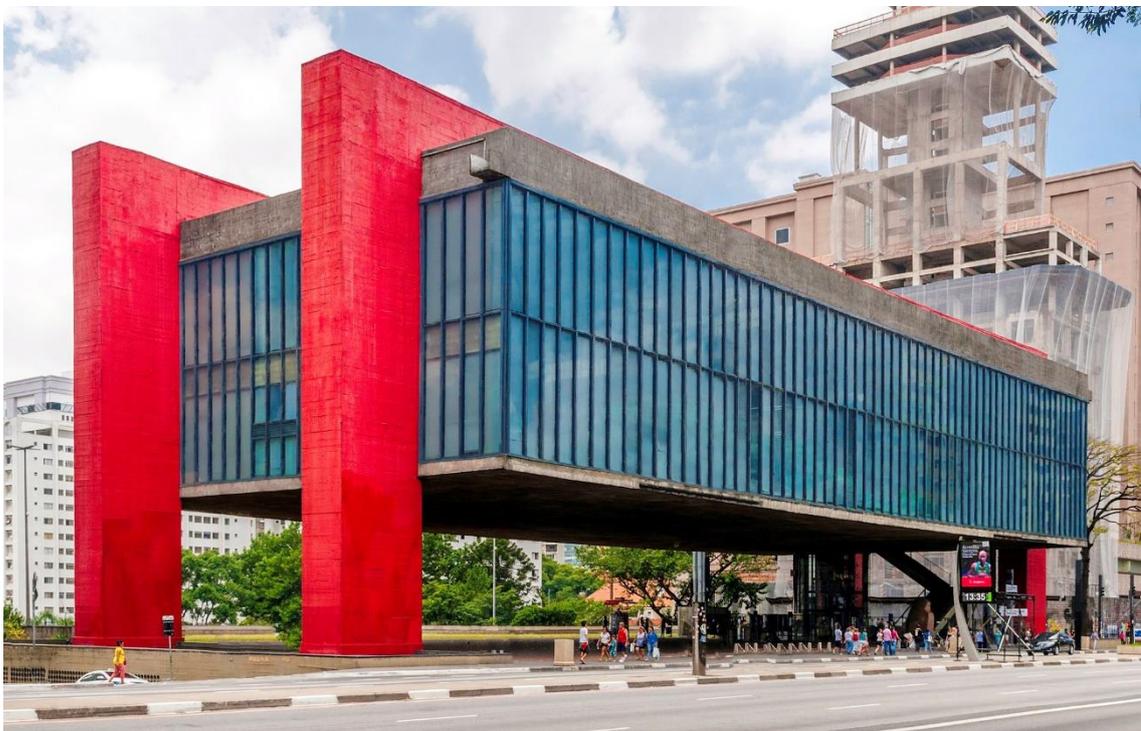
Praça Oswaldo Cruz				
Usos Predominantes				
	dias úteis		fins de semana e feriados	
	<i>dia</i>	<i>noite</i>	<i>dia</i>	<i>noite</i>
circulação				
estar				
consumo				
encontro				
turismo				
política				
moradores de rua				

O **Quadro 3** mostra a síntese dos usos predominantes da Praça Oswaldo Cruz, conforme observado nos passeios, visitas e levantamentos de campo. O principal uso que se faz da praça é a circulação. Quase tão significativa quanto essa é a apropriação da população em situação de rua, que faz da praça abrigo. Atividades de estar e ócio, sobretudo no lado norte, podem ser observadas à luz do dia, tanto em dias úteis, quando o perfil predominante são os trabalhadores do entorno, quanto em fins de semana e feriados, quando o perfil se altera para pessoas a passeio e consumidores. Devido à presença das fachadas ativas, atividades de consumo também podem ser observadas à luz do dia e nas noites de fim de semana, embora em menor intensidade.

3.3 Vão livre sob o MASP

O Museu de Arte de São Paulo (MASP) foi fundado em 1947, pelo empresário Assis Chateaubriand. A nova sede do museu, projeto da arquiteta Lina Bo Bardi, foi inaugurada em 1968. O edifício tornou-se um dos principais cartões postais da cidade e um ícone da Arquitetura Moderna Brasileira (**Figura 35**).

Figura 35 – Edifício e vão livre sob o MASP, projetados por Lina Bo Bardi



Fonte: MASP (2021).

Sua localização também é icônica (**Figura 36**): construído em frente ao Parque Trianon, sobre o túnel sobre a Avenida Nove de Julho, onde o engenheiro Francisco Prestes Maia já havia previsto, em seu Plano de Avenidas, um mirante voltado para o vale do Córrego Anhangabaú (RIPOLI, 2016).

Figura 36 – MASP e Parque Trianon, ortofoto, 2017

Fonte: Geosampa.
Elaboração: a autora.

Embora seja um museu privado, a área sob o edifício, no nível do passeio da Avenida Paulista é um dos maiores vãos livres do mundo, tendo sido projetada como uma grande praça seca para uso público (**Figura 37**).

Figura 37 – Vão livre sob o MASP – perfil esquemático

Fonte: Corullon (2016).
Elaboração: a autora.

De fato, entre os espaços observados na Avenida Paulista, o vão do MASP apresenta a maior diversidade de usos. Aos domingos, abriga há décadas uma tradicional feira de antiguidades (**Figura 38**).

Figura 38 – Feira de antiguidades no vão livre sob o MASP

Fonte: TripAdvisor (2021).

No restante da semana, observa-se uma ampla gama de usos em todos os períodos do dia: turismo, circulação de pedestres, estar, ócio, encontro e socialização, apresentações de artistas de rua, manifestações de cunho político (**Figura 39**). Até mesmo o museu se apropria da área eventualmente, com exposições temporárias ou organização de filas de espera para grandes eventos.

Figura 39 – Manifestação política, 2019

Fonte: Acervo pessoal.

A área do mirante, especificamente, é bastante apropriada por grupos de jovens que aproveitam os bancos e as sombras das árvores para descansar e conversar, independentemente de dia ou horário (**Figura 40**). Esse tipo de uso só é comprometido quando chove e as pessoas se abrigam na área coberta diretamente sob o museu.

Figura 40 – Mirante do MASP, 2019



Fonte: Acervo pessoal.

Embora o vão repita a dinâmica do restante da avenida, a saber, maior movimento de trabalhadores da região em horário comercial e de pessoas a passeio durante a noite e em fins de semana, o museu em si é um grande polo de atração de visitantes (**Quadro 4**). A presença de excursões escolares, turistas e público em busca de lazer é significativa em todos os momentos. A circulação de pedestres em frente ao MASP se concentra nos passeios públicos – tanto o trecho lindeiro ao museu quanto do lado oposto da avenida, em frente ao Parque Trianon –, o que faz com que o vão livre não seja apropriado de forma significativa para esse fim. Os usos predominantes daquele espaço livre são o encontro, o estar e o ócio em todos os períodos da semana. A presença diária de turistas também é bastante marcante no período diurno, se intensificando em fins de semana e feriados.

Apesar de não haver ali estabelecimentos comerciais ou fachadas ativas, a Feira de Antiguidades que ocorre aos domingos acaba alterando a forma de apropriação, uma vez que o uso predominante durante o funcionamento da feira passa a ser o consumo. De forma similar, embora esporádicas, as manifestações políticas que ocupam vão livre sob o MASP também são muito significativas, atribuindo ao espaço mais uma forma de apropriação.

Quadro 4 – Usos predominantes – vão livre sob o MASP

Vão livre sob MASP				
Usos Predominantes				
	dias úteis		fins de semana e feriados	
	<i>dia</i>	<i>noite</i>	<i>dia</i>	<i>noite</i>
circulação				
estar				
consumo				
encontro				
turismo				
política				
moradores de rua				

Por conta do alto e constante movimento de pessoas, a área atrai muitos pedintes. Além disso, pessoas em situação de rua usam os bancos e as áreas sombreadas do mirante como abrigo. O mesmo ocorre na área coberta diretamente sob o museu, embora se concentre no extremo oposto ao acesso do museu, onde há forte presença de pessoal de segurança privada.

3.4 Shopping Cidade de São Paulo

O Shopping Cidade de São Paulo é uma das construções mais recentes da Avenida Paulista e está localizado no terreno do antigo casarão da família Matarazzo (**Figura 41**). A residência foi construída no fim do século XIX por Francesco Matarazzo e demolida em 1994 (**Figura 41**), em circunstâncias controversas:

Por 100 anos a mansão permaneceu incrustada no nº 1.230 da Avenida Paulista esquina com a Alameda Pamplona. O palacete esteve envolvido em uma polêmica disputa judicial entre a família e a Prefeitura de São Paulo. Foi tombado em 1989, a contra gosto da família, que tentou implodir o imóvel de madrugada. Não deu certo. A estrutura do casarão resistiu às explosões. Na época, a prefeita Luiza Erundina pretendia instalar no imóvel o Museu do Trabalhador. Mas o projeto não foi adiante. Em 1994, a família conseguiu reverter o tombamento e reaver a mansão. Em 1996, começou o processo de demolição do casarão. O terreno foi vendido para a Cyrela Commercial Properties (CCP), que construiu o Shopping Cidade São Paulo, inaugurado em abril [de 2015] (BATISTA, 2015).

Figura 41 – Mansão dos Matarazzo, década de 1980 e após a tentativa malsucedida de demolição

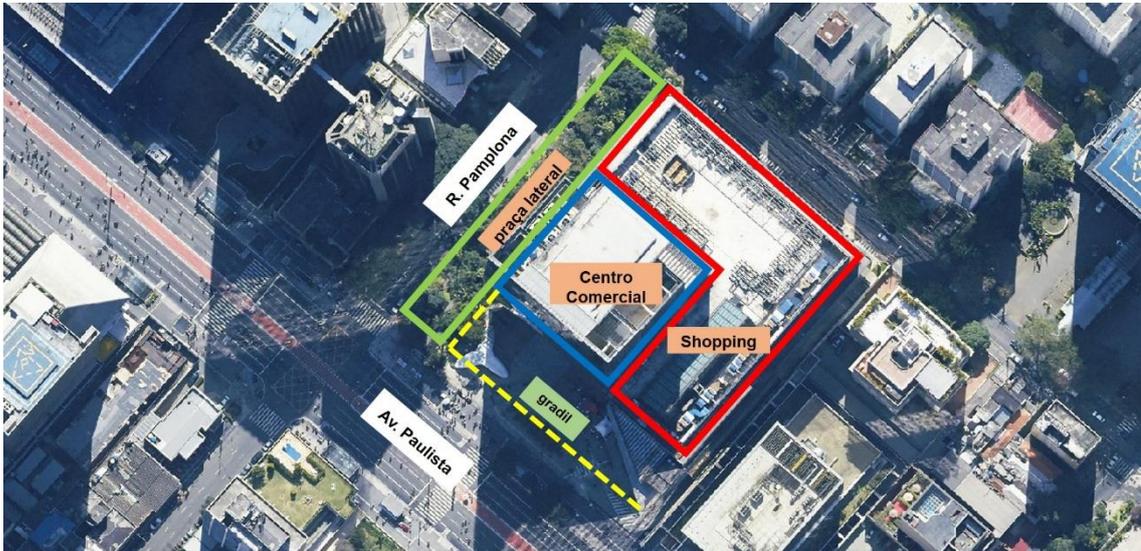


Fonte: Batista (2015).

O conjunto do empreendimento conta com uma praça lateral, adjacente à Rua Pamplona e totalmente aberta ao público, e um grande edifício de escritórios, além do próprio *shopping center* (**Figura 42**). Por conta do desnível entre a Avenida Paulista (mais alta) e a paralela Alameda Santos, a praça acompanha a inclinação da Rua Pamplona. Entretanto, o solo original foi mantido a fim de garantir sua

permeabilidade, e foram construídos patamares em tela metálica que formam pequenos trechos terraceados, à sombra das árvores, plantadas no terreno natural.

Figura 42 – Shopping Cidade de São Paulo, ortofoto, 2017



Fonte: Geosampa.
Elaboração: a autora.

Figura 43 – Shopping Cidade de São Paulo, fachada principal



Fonte: Acervo pessoal.

O *shopping* é muito próximo a uma estação do metrô e tem um movimento intenso em todos os períodos e dias da semana, variando entre trabalhadores em horário de almoço e fim de expediente e grupos de amigos e famílias durante a noite e em finais de semana (**Figura 43**).

Figura 44 – Shopping Cidade de São Paulo – perfil esquemático



Elaboração: a autora.

A edificação tem um recuo frontal generoso, usado como área de embarque e desembarque de automóveis (**Figura 44**). No limite frontal do terreno, junto ao passeio público, foi implantado um gradil de vidro. Embora não configure uma barreira visual, o gradil – mesmo aberto – deixa evidente a separação entre espaço público e privado, o que termina por influenciar as formas de apropriação da área. O passeio público em frente à entrada principal se tornou um local de concentração de artistas de rua e de vendedores ambulantes, especialmente à noite e em fins de semana e feriados. Entretanto, por conta da segurança privada do *shopping*, essas atividades não adentram o limite do imóvel (**Figura 45**).

Figura 45 – Shopping Cidade de São Paulo, acesso principal, 2020

Fonte: Acervo pessoal.

A praça lateral também tem uso intenso, embora de outro tipo (**Figura 46**). O *shopping* oferece *internet* sem fio gratuita, de modo que é possível encontrar pessoas e casais nos bancos da praça descansando enquanto navegam na *internet*, em seu telefone celular. Esse tipo de movimento na praça lateral pode ser observado em diversos momentos, alterando-se o número de pessoas de acordo com o horário e condições climáticas. Durante os horários de funcionamento do *shopping*, a praça só não é usada quando chove.

Figura 46 – Shopping Cidade de São Paulo, praça lateral, 2019

Fonte: Acervo pessoal.

O **Quadro 5** mostra a síntese dos usos predominantes das áreas livres adjacentes ao Shopping Cidade de São Paulo, conforme observações, passeios e levantamentos no local. Os passeios públicos e a praça lateral são intensamente usados como áreas de circulação. Nesta última, predominam as atividades de estar, ócio e socialização – fenômeno que pode ser observado durante todo o período de funcionamento do *shopping*, enquanto há presença de segurança privada, independentemente de horário ou dia da semana. O passeio junto ao acesso principal (na Avenida Paulista) também é bastante apropriado como área de consumo, durante a noite e em fins de semana e feriados. Ironicamente, esse consumo está mais associado ao comércio informal que se instala no passeio do que ao próprio *shopping*, uma vez que sua fachada principal não se enquadra na categoria de fachada ativa (SÃO PAULO [cidade], 2016b) e o consumo se concentra na área interna da edificação.

Quadro 5 – Usos predominantes – áreas adjacentes ao Shopping Cidade de São Paulo

Áreas livres adjacentes - Sh. Cidade de São Paulo				
Usos Predominantes				
	dias úteis		fins de semana e	
	<i>dia</i>	<i>noite</i>	<i>dia</i>	<i>noite</i>
circulação				
estar				
consumo				
encontro				
turismo				
política				
moradores de rua				

3.5 Cruzamento Avenida Paulista x Rua Augusta

O cruzamento da Avenida Paulista com a Rua Augusta é talvez o trecho da avenida com maior movimento de pedestres e a maior variedade de usuários. Ali estão os acessos à Estação Consolação, que conecta duas importantes linhas de metrô (2-Verde e 4-Amarela), bem como as paradas de ônibus com maior número de linhas municipais e intermunicipais (**Figura 47**).

Figura 47 – Cruzamento Avenida Paulista x Rua Augusta

Fonte: Geosampa.
Elaboração: a autora.

O local também conta com dois dos mais antigos centros comerciais da Paulista: o Conjunto Nacional e o Shopping Center 3.

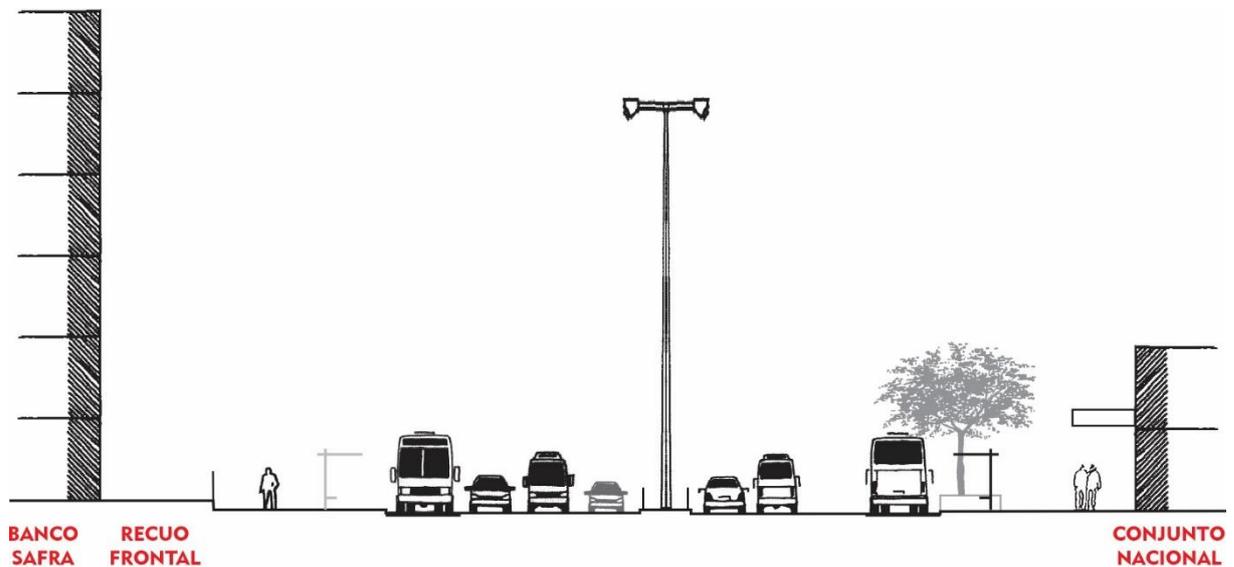
Figura 48 – Rua Augusta durante a construção do Conjunto Nacional, década de 1950



Fonte: Cotrim (2019).

A concentração de serviços, comércio e transporte público é certamente responsável pelo grande número de pessoas que passam por ali diariamente. O movimento intenso também acaba atraindo artistas de rua, artesãos, vendedores ambulantes, pedintes e pessoas em situação de rua.

Assim como os demais trechos da avenida, as esquinas com a Rua Augusta são mais frequentadas por trabalhadores em horários comerciais. O perfil dos usuários tende a se diversificar nos finais de semana e durante a noite.

Figura 49 – Cruzamento Avenida Paulista x Rua Augusta – perfil esquemático

Elaboração: a autora.

Os passeios dos chamados lado Centro (norte da avenida) e lado Jardins (ao sul) têm características similares tanto em sua forma e infraestrutura quanto de usos e usuários (**Figura 49**). O lado Centro tem intenso movimento de pedestres em todo o trecho entre o acesso à estação de metrô e o Shopping Center 3 (**Figura 50**), em frente ao qual também está localizada uma importante parada de ônibus. Numa configuração praticamente espelhada, o lado Jardins também é bastante movimentado desde o acesso ao metrô e ao longo de toda a frente do Conjunto Nacional, que ocupa o quarteirão inteiro e diante do qual há uma parada de ônibus igualmente significativa.

Figura 50 – Esquina da Avenida Paulista com a Rua Augusta, 2019

Fonte: Acervo pessoal.

No entanto, embora os elementos urbanos e infraestrutura física dos dois lados sejam equiparáveis, há uma diferença importante em sua forma. O lado Jardins *aparenta* ter passeio menor. Ali estão localizados diversos elementos de mobiliário urbano, como bancas de jornais e abrigos de ônibus, além disso, a calçada está limitada pelo edifício do Conjunto Nacional, com fachada no alinhamento do terreno, e cerca de um terço do passeio está sob a marquise da edificação, que avança em projeção sobre o espaço público (**Figura 51**).

Figura 51 – Passeio em frente ao Conjunto Nacional, 2020

Fonte: Acervo pessoal.

De maneira análoga, o lado Centro *aparenta* ter passeios mais amplos. Em parte, por haver menos mobiliário urbano, mas sobretudo devido aos recuos dos edifícios do Shopping Center 3 e do Banco Safra (**Figura 52**).

Figura 52 – Passeio em frente ao Shopping Center 3, 2019



Fonte: Acervo pessoal.

Com relação aos usos e perfil de usuários, os lados Centro e Jardins também apresentam características bastante similares. O movimento mais significativo em horário comercial é aquele de trabalhadores da região e consumidores frequentando as lojas do *shopping* e da galeria comercial do Conjunto Nacional. Durante os fins de semana e feriados, o perfil predominante são pessoas a passeio e as calçadas dos dois lados passam a abrigar vendedores ambulantes, artesãos e demonstrações artísticas. Ademais, há um grande número de pessoas em situação de rua e pedintes nesse trecho da avenida, devido à alta concentração de pedestres (**Quadro 6**). Outro uso marcante do espaço é o consumo. No lado Jardins, isso se deve à fachada ativa (SÃO PAULO [cidade], 2016b) do Conjunto Nacional, em que lojas e serviços localizados nos limites da edificação se abrem para o passeio público. As

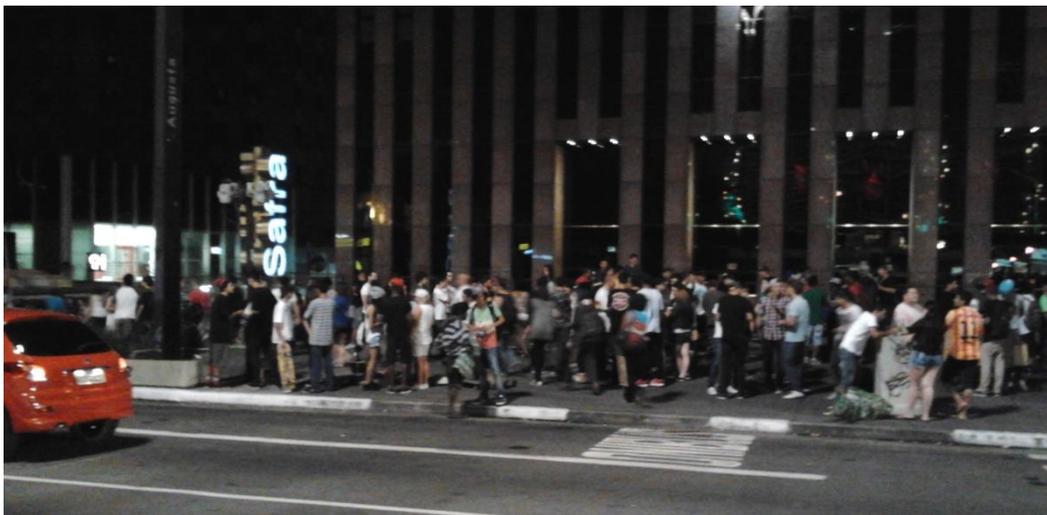
fachadas ativas são bem menos frequentes no lado Centro do cruzamento, entretanto, a forte presença de artesãos e comerciantes informais acabam fazendo do consumo uso frequente também naquele trecho.

Quadro 6 – Usos predominantes – cruzamento com Rua Augusta

cruzamento com Rua Augusta				
Usos Predominantes				
	dias úteis		fins de semana e	
	<i>dia</i>	<i>noite</i>	<i>dia</i>	<i>noite</i>
circulação				
estar				
consumo				
encontro				
turismo				
política				
moradores de rua				

Entretanto, há uma diferença especialmente notória no uso do espaço livre do lado Centro: uma forte ocupação de jovens nas noites de sextas-feiras e sábados e ao longo de todo o fim de semana, em função da movimentada vida noturna da região conhecida como Baixo Augusta, em direção ao centro da cidade (**Figura 53**). Nesses períodos, além de área de intensa circulação de pedestres, o passeio se torna local de encontro e de estar de jovens e turistas.

Figura 53 – Esquina da Avenida Paulista com a Rua Augusta, 2014



Fonte: Acervo pessoal.

3.6 Análise comparativa

A Avenida Paulista tem uma das mais altas concentrações construtivas e populacionais da área central de São Paulo. O grande número de postos de trabalho na avenida e em seu entorno atrai um número imenso de pessoas diariamente, oriundas das cinco regiões da cidade – norte, sul, leste, oeste e centro –, desde funcionários e clientes até vendedores ambulantes e artistas de rua em busca de um público maior. Embora a avenida seja um local de alta densidade construtiva e grande concentração de escritórios, a ampla oferta de serviços, comércio e equipamentos culturais concorre para a diversificação da população usuária e das formas de apropriação dos espaços livres públicos. Tais estabelecimentos tendem a atrair um público próprio, diferente dos usuários cotidianos da avenida e de suas edificações.

Todas as áreas escolhidas como estudos de caso apresentam intensa apropriação e variedade de usos. No entanto, a pesquisa demonstrou que há entre elas diferenças importantes nos usos e na apropriação e, durante seu desenvolvimento, alguns padrões se destacaram.

Em dias úteis, por exemplo, há movimentos característicos no horário do almoço – quando colegas de trabalho se deslocam em grupo em direção aos restaurantes ou pessoas sozinhas aproveitam os intervalos do expediente para se dedicar ao ócio – e no fim da tarde – com um grande número de pessoas se deslocando em direção aos pontos de embarque de transporte coletivo ou aos centros comerciais.

Durante a noite e nos fins de semana, o movimento do comércio, dos serviços e dos equipamentos culturais se intensifica, como é de esperar. No entanto, observa-se uma mudança no perfil dos usuários. Como se constatou ao longo dos levantamentos, nesses períodos, a presença de turistas, jovens, famílias e casais a passeio aumenta significativamente.

Essa variedade de público e de formas de apropriação enriquece muito as práticas sociais que ocorrem no espaço público e terminam por modificar o próprio espaço onde se inserem. Por sua vez, abrem-se novas possibilidades de interação social e de apropriação, criando uma dinâmica de transformação e de ressignificação dos espaços livres da cidade.

Como vimos, a mudança do desenho da avenida data de meados do século XX, acompanhando seu novo caráter de centro financeiro e de serviços, com o intuito de comportar o alto tráfego de veículos e de pedestres que a nova centralidade atraía. Entretanto, os usos da via são muito mais diversos do que a simples circulação de veículos e de pessoas. É possível entender esse fenômeno como a “superação dos modelos impostos” de que falam Santos e Vogel (1981).

A leitura e subsequente análise de cada uma das áreas apoiaram-se nos conceitos levantados no **Capítulo 1**, especialmente a ideia de apropriação como uma forma de subversão e ressignificação dos modelos colocados. Além disso, é importante ter em conta o aspecto da atribuição de valor, que fica clara quando, em seu *Quando a rua vira casa*, Santos e Vogel (1981, p. 150) afirmam que “os espaços coletivos e a sua apropriação por uma comunidade de moradores surgem como um processo complexo de atribuição de sentido”. Ou seja, mais que o uso, a apropriação é um processo de atribuição de sentido.

Enquanto alguns dos espaços livres são usados predominantemente como área de circulação, outros concentram mais atividades de lazer e estar. Por si só, essa informação não enseja a construção de uma hipótese. No entanto, considerando os aspectos programáticos centrais de cada um dos estudos de caso, algumas relações ficam mais claras.

Quadro 7 – Forma e infraestrutura

	FORMA E INFRAESTRUTURA									
	Forma Urbana			Transporte (r. 50m)		Comércio		Aspectos <i>não físicos</i>		
	fachadas ativas	áreas sombreadas e/ou cobertas	assentos	pontos de ônibus	estação de metrô	formal	informal	wifi gratuito	segurança (privada ou pública)	moradores em situação de rua
Parque Prefeito Mário Covas	não	sim	sim	não	não	não	não	sim	sim	não
Pça. Oswaldo Cruz - lado Centro	sim	sim	sim	sim	não	sim	sim	não	não	sim
Pça. Oswaldo Cruz - lado Jardins	sim	sim	sim	sim	não	sim	não	não	não	sim
Sh. Cidade de São Paulo - frente	não	não	não	não	não	não	sim	sim	sim	não
Sh. Cidade de São Paulo - pç lateral	não	não	sim	não	não	não	não	sim	sim	não
vão do MASP	não	sim	sim	sim	não	não	sim	não	sim	não
x Rua Augusta - lado Centro	sim	não	não	sim	sim	sim	sim	não	sim	sim
x Rua Augusta - lado Jardins	sim	sim	não	sim	sim	sim	sim	não	sim	não

No **Quadro 7**, estão elencadas sucintamente as principais características dos estudos de caso, no que diz respeito a forma urbana e infraestrutura. Os elementos de infraestrutura destacados são a presença de comércio, tanto formal quanto informal, a proximidade (até 50 metros de distância) a pontos de embarque de transporte coletivo, além de componentes *não físicos* que se mostraram muito relevantes ao longo da pesquisa – acesso gratuito a *internet* sem fio e a presença de população em situação de rua e de profissionais de segurança, pública ou privada. Os aspectos de forma urbana são a presença de áreas cobertas e/ou sombreadas, mobiliário urbano (mais especificamente, bancos) e fachadas ativas. A fachada ativa é um instrumento do Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo (Lei n. 16.402), aprovado em 2016. De acordo com o PDE:

Fachada ativa corresponde à exigência de ocupação da extensão horizontal da fachada por uso não residencial com acesso direto e abertura para o logradouro, a fim de evitar a formação de planos fechados na interface entre as construções e o logradouro lindeiro. [Com o objetivo de] promover a dinamização dos passeios públicos em relação ao térreo das edificações voltadas para este. Tal estratégia fortalece a vida urbana nos espaços públicos ampliando o controle social dos seus usos (SÃO PAULO [cidade], 2016b).

Com base nas informações do **Quadro 7**, podemos inferir que estabelecimentos comerciais formais junto ao logradouro – fachadas ativas – acabam por atrair também o comércio informal. A única exceção entre os estudos de caso é o lado Jardins da Praça Oswaldo Cruz. Embora o entorno da praça conte com diversos comércios e serviços bastante movimentados, não há ali comércio informal. É provável que isso se deva à presença de moradores em situação de rua naquele trecho, conforme mostra o **Quadro 8**, e de que tratamos adiante.

Analogamente, nas áreas estudadas, observou-se que artesãos e vendedores ambulantes tendem a se instalar nas proximidades de lojas e restaurantes. As exceções nesse caso são o vão livre sob o MASP e a frente do Shopping Cidade de São Paulo. A tradicional feira de antiguidades que ocorre semanalmente no MASP e a feira de artesanato que ocupa, nos fins de semana, a calçada oposta, em frente ao Parque Trianon, garantem a presença de comércio informal, mesmo que sem estabelecimentos formais. Já o Shopping Cidade de São Paulo, embora não apresente fachada ativa, conforme a definição do PDE, é um importante ponto de encontro e concentra um grande número de consumidores em potencial, tornando suas calçadas atrativas para artistas de rua e vendedores ambulantes.

O **Quadro 8** sintetiza os traços de apropriação mais proeminentes, relacionando os principais aspectos programáticos de cada um dos estudos de caso e seus usos predominantes.

Quadro 8 – Apropriação

APROPRIAÇÃO								
	Programa	Usos						
	aspecto principal	circulação	estar	consumo	encontro	turismo	política	moradores de rua
Parque Prefeito Mário Covas	Preservação ambiental							
Pça. Oswaldo Cruz - lado Centro	Estar							
Pça. Oswaldo Cruz - lado Jardins	Estar							
Sh. Cidade de São Paulo - frente	Circulação							
Sh. Cidade de São Paulo - pç lateral	Estar							
vão do MASP	Multiuso							
x Rua Augusta - lado Centro	Circulação							
x Rua Augusta - lado Jardins	Circulação							

A interpretação dos dados apresentados nos **Quadros 7 e 8** permite algumas inferências.

No caso do Parque Mário Covas, cujo propósito principal é a preservação ambiental, o programa não determina o uso do equipamento. No entanto, por se tratar de um parque urbano, o local oferece equipamentos e mobiliário de lazer e de prática esportiva, como bancos, mesas e estação de alongamento. O levantamento mostrou que a oferta de *wi-fi* gratuito, combinada à presença de bancos e de áreas sombreadas, induz sensivelmente as formas de apropriação do parque. Sua localização, na convergência de três vias importantes, e a transparência do gradil de fechamento poderiam fazer com que fosse intensamente apropriado como área de passagem por pessoas “cortando caminho” entre a Avenida Paulista e a paralela Alameda Santos, mas as observações mostraram que a maior parte dos pedestres opta por seguir pela calçada da Alameda Ministro Rocha Azevedo.

De forma similar, esses mesmos elementos – *wi-fi*, bancos e sombra – acabam por determinar os usos predominantes da praça lateral adjacente ao Shopping Cidade de São Paulo. Embora seja um centro comercial de grande porte, a apropriação dos espaços livres na frente e na lateral do *shopping* não está necessariamente ligada ao consumo.

Isso também pode ser observado no cruzamento com a Rua Augusta. Apesar da forte presença de comércio e serviços, o consumo não é o principal fator determinante da apropriação dessa área. Aliás, os vendedores ambulantes, artesãos e artistas que se instalam ali é que são atraídos pela alta concentração de pessoas, e não o contrário.

No caso da Praça Oswaldo Cruz, pode-se afirmar que a presença das fachadas ativas não garante por si só a apropriação dos passeios públicos, nesse caso, usados predominantemente como áreas de circulação, e não de estar ou de encontro.

Considerando as três áreas com desenhos voltados para o estar – a Praça Oswaldo Cruz, o Parque Prefeito Mário Covas e a praça lateral do Shopping Cidade de São Paulo –, é possível notar diferenças significativas entre a intensidade de apropriação de cada uma. Os três espaços oferecem mobiliário adequado, vegetação, áreas sombreadas e ensolaradas. Entretanto, apenas os dois últimos oferecem acesso gratuito a *internet* sem fio, o que certamente concorre para o grande número de usuários que se sentam nos bancos sozinhos ou em pequenos grupos para acessar a *internet* em seu telefone celular.

Além da disponibilidade de *internet* sem fio gratuita, observaram-se outros dois aspectos *não físicos* de grande influência nas formas e na intensidade de apropriação.

Nesse caso, dizem respeito à sensação de segurança nos espaços públicos. O primeiro é a existência de gestão própria do espaço, independentemente de ser pública ou privada, o que resulta na presença de pessoal de segurança. O segundo é a presença de pessoas em situação de rua – não pedintes, mas moradores que de fato usam os espaços como abrigo. A correlação entre os dois aspectos é bastante clara: as áreas intensamente apropriadas como abrigo por pessoas em situação de rua são também aquelas sem gestão específica e, portanto, sem fiscalização constante. No caso desta pesquisa, a área que mais se enquadra nesse cenário é a Praça Oswaldo Cruz. As esquinas com a Rua Augusta também servem de abrigo para a população em situação de rua, mas em intensidade muito menor. Embora seja um trecho de logradouro público sem policiamento constante, ali estão localizados grandes edifícios privados com intensa fiscalização própria: o Shopping Center 3 e o Banco Safra no lado Centro e o Conjunto Nacional no lado Jardins.

Cumprе ressaltar que a pesquisa não obteve nenhum dado que indique que a presença ou ausência de policiamento, segurança privada e população em situação de rua concorra para o aumento ou a redução de furtos, roubos ou quaisquer outros crimes. A relevância está na percepção dos usuários sobre a segurança dos espaços, o que nos remete à ideia dos “olhos nas ruas”, apresentada por Jane Jacobs e defendida por diversos urbanistas:

É uma coisa que todos já sabem: uma rua movimentada consegue garantir a segurança; uma rua deserta não. [...] devem existir olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. [...] a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas (JACOBS, 2011, p. 35-36).

Por fim, o vão livre sob o MASP é certamente o espaço livre com maior variedade de formas de apropriação e de perfis de usuários. O próprio espaço foi projetado por Lina Bo Bardi como uma grande área livre passível de múltiplos usos, com boa parte de sua extensão coberta e protegida da chuva e do sol e amplos bancos ao longo de todo o peitoril do mirante sobre a Av. Nove de Julho. Ou seja, seu desenho flexível enseja diferentes apropriações do espaço livre. De fato, um desenho voltado para um ou mais usos específicos para o vão livre sob o MASP certamente terminaria por limitar suas formas de apropriação.

Por outro lado, nos demais espaços estudados, a alteração no desenho não alterou significativamente as formas de apropriação. Apesar das reformas, a Praça Oswaldo Cruz segue servindo como abrigo para pessoas em situação de rua. A frente do Shopping Cidade de São Paulo era originalmente um único amplo espaço livre, combinando o passeio público e o recuo frontal da edificação. A instalação de gradis no limite do terreno também não modificou as formas de apropriação do espaço, apenas as “segregou”, ou seja, a área interna passou a ser usada predominantemente como local de circulação, embarque e desembarque, enquanto os demais usos passaram a se concentrar na calçada. Esse mesmo fenômeno pôde ser observado anos antes, quando o Banco Safra, na esquina com a Rua Augusta (lado Centro), passou a alocar gradis móveis e equipe de segurança permanente no limite entre o terreno e o logradouro público. No caso do Parque Prefeito Mário Covas, como vimos, mesmo o desenho favorável não resultou na modificação dos padrões de circulação de pedestres em seu entorno imediato.

A análise dos estudos de caso reforça a hipótese levantada, de que a forma urbana não é o principal responsável pela apropriação dos espaços livres públicos. Além da forma, componentes *não físicos* podem ter grande influência na intensidade

e na forma de apropriação desses espaços. No entanto, à medida que se mostra flexível e adaptável a vários fins, a forma urbana concorre para a apropriação dos espaços livres.

Isso leva a crer que o desenho deveria ser entendido como produto das ações sociais sobre o espaço, e não como resultante de um projeto em determinado tempo. Ou seja, o desenho de espaços livres deve ser entendido como um objeto processual em constante modificação e, por conta dessa característica, para que o espaço seja favorável às apropriações inclusivas, deve haver um constante diálogo entre valores, demandas e projetos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho, foi possível compreender que a relação entre forma urbana e apropriação sofre influência de uma série de fatores distintos. A organização do tecido urbano e a oferta de infraestrutura se mostraram de extrema importância no que concerne à apropriação dos espaços livres públicos – a presença de postos de trabalho, comércio, serviços e equipamentos culturais nas imediações dos espaços livres e a oferta de transporte público são especialmente significativas, mas não determinantes.

Quanto aos usos voltados ao lazer e ao ócio, o desenho dos espaços influencia as formas de apropriação, embora tampouco seja determinante. No caso da Avenida Paulista, constatamos que essas atividades prosperam quando há mobiliário urbano adequado (bancos, mesas), arborização e/ou áreas cobertas, e acesso gratuito a *internet* sem fio. Entretanto, em locais que concentram muitos atrativos para pessoas em busca de atividades de lazer (restaurantes, vida noturna, cultura, turismo), observou-se que a apropriação para estar e encontros ocorre mesmo na ausência daqueles equipamentos.

Um fator *não físico* que se mostrou muito importante na variedade dos usos que ocorrem nos espaços livres e em suas formas de apropriação foi a *sensação* de segurança.¹⁶ O intenso movimento de pessoas, combinado com a presença de profissionais de segurança – tanto pública quanto privada –, acaba intensificando a

¹⁶ Novamente, nos remete à expressão dos “olhos nas ruas”, de Jane Jacobs (2011).

apropriação e aumentando a variedade de usos dos espaços livres, sobretudo daqueles voltados ao lazer e ao descanso.

A pesquisa de campo e a análise empírica dos espaços livres públicos da Avenida Paulista comprovam a hipótese inicialmente levantada nesta tese. Assim, conclui-se que a forma urbana não é determinante na apropriação dos espaços livres. Embora o desenho dos espaços livres tenha o potencial de induzir a apropriação, verifica-se que a forma não é condição para que haja apropriação.

Além disso, retomando as ideias de Mendonça (2007) e de Santos e Vogel (1981) acerca dos processos de apropriação, podem-se levantar algumas questões no caso particular da Avenida Paulista. Considerando que apropriação é uma forma de subversão e ressignificação dos modelos colocados, cabe questionar se é possível considerar a implantação da ciclofaixa de lazer e a posterior abertura da avenida aos pedestres como uma alteração desses modelos. O fato de ações do Estado destinarem intencionalmente novos usos – nesse caso, o lazer e a prática esportiva – altera os processos de apropriação e de atribuição de sentido? Ou se perdem os aspectos de criatividade e intuição colocados por Mendonça (2007)? Ou, ao contrário, as medidas estatais colocariam as várias formas de apropriação da Avenida Paulista dentro do espectro do *adequado*, dando-lhes subsídios para que alcancem novos significados?

Essas questões suscitam uma nova inquietação e abrem caminho para futuros trabalhos. Seria interessante aplicar o método apresentado aqui – passeios e visitas que emulam a experiência dos usuários dos espaços livres – a outros logradouros de São Paulo e de outras cidades brasileiras de grande porte. Assim, seria possível compreender se os fatores que influenciam a apropriação dos espaços livres públicos têm a mesma importância em diferentes contextos urbanos.

REFERÊNCIAS

- ABRAMO, P. (Coord.). **Favela e mercado informal: a nova porta de entrada dos pobres nas cidades brasileiras**. Porto Alegre: ANTAC, 2009. (Coleção Habitare, v. 10).
- ALEXANDER, C. A city is not a tree (Part I). **Architectural Forum**, v. 122, n. 1, p. 58-62, maio 1965.
- ARENDT, H. As esferas pública e privada. In: ARENDT, H. **A condição humana**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2005. p. 31-88.
- BACHELARD, G. **A poética do espaço**. Trad. Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria**. 6. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 2011.
- BOURDIEU, P. **Razões práticas: sobre a teoria da ação**. Trad. Mariza Corrêa. 9. ed. Campinas, SP: Papyrus, 2008[1996].
- CARVALHO, C.; PEREIRA, R. **Comunicado do IPEA n° 161: Indicadores de mobilidade urbana da PNAD 2012**. Brasília: IPEA, 2013. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/comunicado/131024_comunicadoipea16_graficos.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2014.
- CORREA, V. Carro toma quase toda a rua sem transportar nem 1/3 dos paulistanos. **Folha de S.Paulo**, São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2012/08/1135249-carro-toma-quase-toda-a-rua-sem-transportar-nem-13-dos-paulistanos.shtml>>. Acesso em: 12 jan. 2014.
- CORULLON, Martin. Concreto e cristal: arquitetura. Os cavaletes de cristal de Lina Bo Bardi de volta ao Masp. **Projetos**, São Paulo, ano 16, n. 181.04, **Vitruvius**, jan. 2016. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/16.181/5908>>. Acesso em: 13 jan. 2021.
- CUNHA, A. G. **Dicionário etimológico Nova Fronteira da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.
- DEL RIO, V. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.
- FERREIRA, A. B. H. **Minidicionário Aurélio**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

HABERMAS, J. **Mudança estrutural da esfera pública**: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2003.

HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Trad. Tomaz Tadeu da Silva e Guaracira Lopes Louro. 11. edição. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em <www.ibge.gov.br> Acesso em: 7 ago. 2014.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa de orçamentos familiares 2008-2009**: despesas, rendimentos e condições de vida. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em <www.ibge.gov.br> Acesso em: 24 nov. 2017.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

LAGONEGRO, M. A. **Metrópole sem metrô**: transporte público, rodoviarismo e populismo em São Paulo (1955-1965). Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

LANGENBUCH, J. **A estruturação da grande São Paulo**: estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

LEME, M. C. (Org.). **Urbanismo no Brasil**: 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

LEME, M. C. **Revisão do Plano de Avenidas**: um estudo sobre o planejamento urbano em São Paulo, 1930. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.

LIMA, C. P. C. S. Natureza e cultura: o conflito de Gilgamesh. **Paisagem e Ambiente – Ensaios**, São Paulo: FAU, n. 18, p. 7-57, 2004. doi: <https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i18p7-57>.

MAGNOLI, M. M. Espaço livre: objeto de trabalho. **Paisagem e Ambiente – Ensaios**, São Paulo: FAU, n. 21, p. 175-198, 2006.

- MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2013. p. 121-192.
- MARICATO, E. **Cidades no Brasil: neodesenvolvimentismo ou crescimento periférico predatório**. Cambridge, MA: Harvard, 2012a. (Il Lehmann Dialogues.)
- MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2012b.
- MARQUES, E. C. **Redes sociais, instituições e atores políticos no governo da cidade de São Paulo**. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2003.
- MENDONÇA, E. M. S. Apropriações do espaço público: alguns conceitos. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, Rio de Janeiro: Uerj, v. 7, n. 2, p. 296-306, ago. 2007.
- METRÔ. COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Pesquisa de mobilidade 2012: Região Metropolitana de São Paulo**. São Paulo: Metrô, 2013. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/resultado-das-pesquisas.aspx>>. Acesso em: 24 nov. 2017.
- METRÔ. COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Pesquisa de Origem e Destino 2007**. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-origem-destino-2007.aspx>>. Acesso em: 1 mar. 2016.
- METZ, D. Demographic determinants of daily travel demand. **Transport Policy**, v. 21, p. 20-25, 2012. Disponível em: <<http://davidmetz13.files.wordpress.com/2013/03/demog-det-published.pdf>>. Acesso em: 14 ago. 2014.
- NOBRE, E. A. C. A atuação do poder público na construção da cidade de São Paulo: a influência do rodoviarismo no urbanismo paulistano. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 11., 2010a, Vitória. **Anais...** Vitória: UFES, 2010a.
- NOBRE, E. A. C. Ampliação da marginal do Tietê: demanda real ou rodoviarismo requeitado? **AU – Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, v. 25, n. 191, p. 58-63, 2010b.
- NOBRE, E. A. C. Novos instrumentos urbanísticos em São Paulo: limites e possibilidades. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA LATIN AMERICA REAL ESTATE SOCIETY: mercado imobiliário e sua responsabilidade no processo de desenvolvimento urbano, 4., 2004, São Paulo. **Anais...** São Paulo: Lares, 2004. p. 1-8.

PANERAI, P. **Análise urbana**. Brasília: Ed. UnB, 2014.

PELEGI, A. Mapa da Desigualdade 2020 mostra cidadão da periferia paulistana como o grande prejudicado na mobilidade. **Diário do Transporte**, São Paulo, 30 out. 2020. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2020/10/30/mapa-da-desigualdade-2020-mostra-cidadao-da-periferia-como-o-maior-prejudicado-na-mobilidade-na-capital-paulista/>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

QUEIROGA, E. F. **Dimensões públicas do espaço contemporâneo**: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros. 2012. Tese (Livre-docência em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

QUEIROGA, E. F. **A megalópole e a praça**: o espaço entre a razão de dominação e a razão comunicativa. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

QUEIROGA, E. F.; MACEDO, S. S. Os sistemas de espaços livres e a forma urbana contemporânea brasileira no século XXI: produção e apropriação. In: Encontro Nacional de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo do Brasil, 13., 2016, Salvador. **Anais...** Salvador: FAUFBA, 2016.

RIPOLI, M. M.; SILVA, J. M. P. Apropriação dos espaços livres públicos: Conceituação e análise preliminar do caso da Avenida Paulista. In: Encontro Nacional de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo do Brasil, 14., 2018, Santa Maria. **Anais...** Santa Maria: UFSM, 2018.

RIPOLI, M. M. **Entre o discurso e a prática**: o embate de ideias e as práticas de intervenção do urbanismo paulistano para a várzea do Rio Tietê. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

SANTOS, C. N. F.; VOGEL, A. **Quando a rua vira casa**: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro. Rio de Janeiro: Finep/Ibam, 1981.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, M. **Metrópole corporativa fragmentada**: o caso de São Paulo. São Paulo: Nobel/Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Edusp, 2014.

- SÃO PAULO. Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente. Tenente Siqueira Campos – Trianon, São Paulo, 2021. Disponível em:
<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/parques/registro_centrooeste/index.php?p=5773>. Acesso em: 13 jan. 2021.
- SÃO PAULO (Cidade). Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras. Dados Demográficos dos Distritos pertencentes às Subprefeituras. São Paulo: PMSP, 2014a. Disponível em:
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados_demograficos/index.php?p=12758>. Acesso em: 12 jan. 2014.
- SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras. **Infocidade**. São Paulo: PMSP, 2014b. Disponível em:
<<http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br>>. Acesso em: 12 jan. 2014.
- SÃO PAULO. **Atlas Ambiental do Município de São Paulo**, 2002. Disponível em:
<<http://atlasambiental.prefeitura.sp.gov.br/>>. Acesso em: 12 jan. 2014.
- SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Meio Ambiente. **A questão ambiental urbana**: cidade de São Paulo. São Paulo: Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, 1993.
- SÃO PAULO. Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente. **Parques**. Disponível em:
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/parques/>. Acesso em: 12 jan. 2014.
- SÃO PAULO. Secretaria Municipal do Planejamento. **Plano Diretor do Município de São Paulo 1985-2000**: Projeto de Lei. São Paulo: PMSP, 1985.
- SCHWARZ, R. **As ideias fora do lugar**: ensaios selecionados. São Paulo: Penguin Classics/Companhia das Letras, 2014.
- SEABRA, O. **Os meandros dos rios nos meandros do poder**: o processo de valorização dos rios e das várzeas do Tietê e do Pinheiros na cidade de São Paulo. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1987.
- SEGAWA, H. **Ao amor do público**: Jardins no Brasil 1779-1911. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.
- SPECK, J. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2017.

TRAVASSOS, L. R. F. C.; GROSTEIN, M. D. A dimensão socioambiental da ocupação de fundos de vale urbanos. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 10., 2002, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte, 2003. p. 1-12.

VILLAÇA, F. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

ZMITROWICZ, W.; BORGHETTI, G. **Avenidas 1950-2000: 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo**. São Paulo: Edusp, 2009.

Sites

BRANDÃO, T. Shopping: Com prejuízos de R\$ 27 bilhões e mais de 120 mil desempregados, ALSHOP firma acordo pela reabertura de lojas em São Paulo. **Cidade Marketing**, São Paulo, 14 jun. 2020. Disponível em: <<https://www.cidademarketing.com.br/marketing/2020/06/14/shopping-com-prejuizos-de-r-27-bilhoes-e-mais-de-120-mil-desempregados-alshop-firma-acordo-pela-reabertura-de-lojas-em-sao-paulo/>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

BATISTA, L. Era uma vez em SP... mansão dos Matarazzo. **Estadão**, São Paulo, 31 jul. 2015. Disponível em: <<http://m.acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,era-uma-vez-em-sp-mansao-dos-matarazzo,11299,0.htm>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

CET. COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. Disponível em: <[http://www.cetsp.com.br/consultas/seguranca-e-mobilidade/elevado-joao-goulart-\(minhocao\).aspx#:~:text=A%20circula%C3%A7%C3%A3o%20de%20ve%C3%ADculos%20automotores,%2D%20Av](http://www.cetsp.com.br/consultas/seguranca-e-mobilidade/elevado-joao-goulart-(minhocao).aspx#:~:text=A%20circula%C3%A7%C3%A3o%20de%20ve%C3%ADculos%20automotores,%2D%20Av)>. Acesso em: 13 jan. 2021.

COTRIM, L. Villa Fortunata, a mansão de René Thiollier, onde nasceu Roberto Burle Marx. Série Avenida Paulista. Casarões e Edifícios. São Paulo, 29 mar. 2020. Disponível em: <<https://serieavenidapaulista.com.br/2020/03/29/villa-fortunata-a-mansao-de-rene-thiollier-onde-nasceu-roberto-burle-marx/>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

COTRIM, L. Conjunto Nacional, o primeiro grande arranha-céu da região. Série Avenida Paulista. Casarões e Edifícios. São Paulo, 11 dez. 2019. Disponível em: <<https://serieavenidapaulista.com.br/2019/12/11/conjunto-nacional-o-primeiro-grande-arranha-ceu-da-regiao/>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

ENCONTRA CONSOLAÇÃO. Praça do Ciclista na Consolação. Disponível em: <<http://www.encontraconsolacao.com.br/consolacao/praca-do-ciclista-na-consolacao.shtml>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

GALLO, R. Polêmico, fechamento da Paulista para carros conquista apoio de moradores. **Folha de S.Paulo**, São Paulo, 2016. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2016/02/1741137-polemico-fechamento-da-paulista-para-carros-conquista-apoio-de-moradores.shtml>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

MARQUES, M. Ocupação gastronômica na Paulista. **Guia da Semana**, São Paulo, 27 dez. 2015. Disponível em: <<https://www.guiadasemana.com.br/sao-paulo/turismo/evento/ocupacao-gastronomica-na-paulista-praca-oswaldocruz-27-12-2015>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

MASP. Museu de Arte de São Paulo. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Museu_de_Arte_de_S%C3%A3o_Paulo#/media/Ficheiro:MASP_Brazil.jpg>. Acesso em: 13 jan. 2021.

MOZART MELO. Leilões de Arte. Disponível em: <<https://www.mozartleiloeiro.com.br/peca.asp?ID=278415>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO. Disponível em: <<http://observatoriodoturismo.com.br>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

PARADA SP. Associação da Parada do Orgulho LGBT de São Paulo. Disponível em: <<http://paradasp.org.br>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

SÃO PAULO. Secretaria do Desenvolvimento Urbano. **Trabalho – Mapas**. São Paulo, 13 jul. 2018. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/dados_estatisticos/info_cidade/trabalho/index.php?p=260363>. Acesso em: 13 jan. 2021.

SÃO PAULO. Subprefeituras. Dados demográficos. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/subprefeituras/dados_demograficos/index.php?p=12758>. Acesso em: 13 jan. 2021.

SOUZA, E. São Paulo ganha Sesc em plena avenida Paulista; confira. **Panrotas**, Cidade, 30 abr. 2018. Disponível em: <https://www.panrotas.com.br/mercado/destinos/2018/04/sao-paulo-ganha-sesc-em-plena-avenida-paulista-confira_155125.html>. Acesso em: 13 jan. 2021.

TRIPADVISOR. Disponível em: <https://www.tripadvisor.com.br/LocationPhotoDirectLink-g303631-d2350046-i253989734-Feira_de_Antiguidades_da_Paulista-Sao_Paulo_State_of_Sao_Paulo.html>. Acesso em: 13 jan. 2021.

Legislação

SÃO PAULO (Cidade). Secretaria do Governo Municipal. Decreto n. 57.086, de 24 de junho de 2016a. Institui o Programa Ruas Abertas, nos termos da Lei Federal n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-57086-de-24-de-junho-de-2016>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

SÃO PAULO (Cidade). Câmara Municipal. Lei n. 16.402, de 22 de março de 2016b. Disciplina o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no Município de São Paulo, de acordo com a Lei n. 16.050, de 31 de julho de 2014 – Plano Diretor Estratégico (PDE). Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16402-de-22-de-marco-de-2016>>. Acesso em: 13 jan. 2021.

APÊNDICE – Método de levantamento

A abordagem metodológica da pesquisa se baseou sobretudo em três conceitos. A ideia de *pracialidade*, cunhada por Queiroga (2001) – espaços livres de edificação que assumem características de praça –, a noção de apropriação como processo complexo de atribuição de sentido (SANTOS; VOGEL, 1981) e a percepção da cidade por seus habitantes (PANERAI, 2014).

Nesses termos, o enfoque inicial da pesquisa foi a experiência de usuário. Nessa etapa, as atividades de campo se dividiram entre o que chamamos de passeios e levantamentos fotográficos.

O objetivo dos passeios era experimentar o espaço da avenida do ponto de vista do usuário, sem roteiro ou objetivos predefinidos. Esses passeios foram realizados bimestralmente entre o início da pesquisa em 2017 até março de 2020, quando teve início o isolamento social, devido à pandemia da COVID-19 – período no qual se fez apenas uma visita. Além da periodicidade, a cada passeio, percorria-se toda a extensão da avenida duas vezes – “ida” e “volta”. Os passeios ocorreram em diferentes períodos: dias úteis, sábados, domingos e feriados – tanto durante o dia quanto à noite, além de eventos isolados como manifestações políticas.

Intercalaram-se às atividades de passeio os levantamentos fotográficos, também em diferentes períodos e dias da semana. Assim como os passeios, os levantamentos fotográficos também não tinham diretrizes predefinidas.

Com as informações e sensações obtidas ao longo dos passeios e dos levantamentos fotográficos, foi possível começar a pontuar locais da via com

apropriação mais intensa e maior variedade de usos – à luz do conceito de *pracialidade*.

Identificados os pontos com traços de pracialidade, foi possível classificar as áreas em cinco tipos de elementos morfológicos (LAMAS, 1993), como mostra o **Quadro 1**. Em seguida, definiram-se os estudos de caso, sendo um de cada tipo.

Uma vez definidos os estudos de caso, procedeu-se ao que chamamos visitas de observação em cada um dos locais. Essas visitas duravam cerca de uma hora e tinham duas etapas. A primeira parte era dedicada a vivenciar o espaço e observar os demais usuários. A segunda, a anotações de registro e levantamentos fotográficos. Assim como os passeios, as visitas de observação ocorreram em diferentes períodos: dias úteis, sábados, domingos e feriados – tanto durante o dia quanto à noite, exceto no Parque Pref. Mário Covas, cujo funcionamento se encerra às 18 horas.