



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

PAULISTA ABERTA: SIGNIFICADOS DA AVENIDA SÍMBOLO DA CIDADE DE SÃO PAULO

PAULISTA ABERTA: MEANINGS OF THE AVENUE THAT IS SYMBOL OF THE SÃO PAULO CITY

Antonio Fagner da Silva Bastos; Sérgio Carvalho Benício de Mello
Universidade Federal de Pernambuco
fagnersbastos@gmail.com; sergio.benicio@gmail.com

Resumo

O artigo aborda as transformações que a Avenida Paulista, na cidade de São Paulo, sofreu ao longo de seus 126 anos e objetiva identificar quais as lógicas que embasam os novos significados que estão ali sendo construídos. Para isso, observamos os discursos dos sujeitos políticos que atuaram em sua última grande transformação: a abertura da Avenida Paulista para pedestres e modais ativos em 2015 e fechamento para o tráfego de veículos automotores.

Palavras-chave

Avenida Paulista. Espaço público. Discurso.

Abstract

The paper discusses about the transformations that Paulista Avenue, in Sao Paulo city, suffered during its 126 years and aims to identify which logics that underpin the new meanings which are being built there. For this, we observe the discourses of the political subjects who acted in their last great transformation: The opening of Paulista Avenue for pedestrians and active modalities in 2015 and closure for motor vehicle traffic.

Keywords

Paulista Avenue. Public space. Discourse.

1. Introdução

Diferentes problemas afetam as grandes cidades atualmente (congestionamentos, insegurança pública, contaminação do ar e da água, déficit habitacional e de serviços básicos, entre outros), o que reverbera a necessidade de soluções que possam ser pensadas pelos



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

planejadores urbanos e avalizadas por aqueles que serão os mais afetados por tais decisões: os cidadãos.

De acordo com Castells e Borja (1996), a cidade não é somente o território que concentra grupos humanos e grande diversidade de atividades, mas também é um espaço simbiótico e simbólico (que integra culturalmente, dando identidade coletiva a seus habitantes). No entanto, para que o sentido coletivo possa existir, entendemos que, dentre outras coisas, o sentimento de pertencimento àquele lugar esteja presente nos cidadãos. E através deste que eles podem se sentir parte e ter interesse de sanar os gargalos ali encontrados. Nota-se, porém, que o desenvolvimento das cidades se deu de maneira que priorizou mais o sentido individual que o coletivo.

A cidade moderna é o produto dos processos históricos e revoluções que culminaram numa ordem social pautada pela modernidade, isto é, o triunfo da racionalização em detrimento da subjetivação (TOURAINI, 1994). Conforme Lefebvre (1999), a industrialização caracterizou a sociedade moderna. Isto porque, após a Revolução Industrial, transformações ocorreram na estrutura urbana com as cidades sendo fomentadas para terem uma infraestrutura que atendesse as demandas de escoamento de produtos, com a máquina, e não mais o homem, passando a ser a medida para o planejamento urbano.

Em sintonia com a expansão urbana, teorias e ideologias começaram a substituir a tradição como base para o desenvolvimento. O modernismo teve enorme influência, com sua visão de cidade como máquina e com suas partes separadas por função (GEHL, 2013). O que ajudou a criar cidades em que alguns concentram as riquezas e tem acesso às oportunidades oferecidas, mas a maior parte padece com uma série de problemas urbanos.

Além disso, em decorrência, as pessoas e os lugares foram sendo deixados de lado. Andar de um lugar para outro se tornou arriscado, e a qualidade amigável das ruas começou a desaparecer. Ao longo dos espaços onde as pessoas costumavam reunir-se mutuamente, vias impessoais passaram a dominar. A cidade foi ficando esvaziada, servindo apenas para passagem. O que antes era a essência da comunidade se perdeu na confusão de tráfego (PROJECT FOR PUBLIC SPACES, 2008).

Conforme descreve Castell (2004), os espaços de fluxos vão dominando a cidade, e os espaços de lugar vão desaparecendo. Para ele, as cidades são estruturadas e desestruturadas simultaneamente pelas lógicas concorrentes do espaço de fluxos e do espaço de lugares. O que significaria a morte das cidades, em seu ideal original, pela modernidade que vai transformando todos seus espaços em não-lugares no sentido dado por Augé (2005), ou seja, sem identidade e sem historicidade onde a cidadania se perde em nome de valores individuais.



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

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

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

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

O incremento do tráfego significou uma clara diminuição das oportunidades de se expressar e da qualidade de vida para grupos da população, especialmente os mais pobres (GEHL, 2013). No entanto, Segundo Jacobs (2011), os automóveis costumam ser rotulados de vilões e responsabilizados pelos males das cidades, pelos insucessos e pela inutilidade do planejamento urbano. Mas para ela, os efeitos nocivos dos automóveis são menos a causa do que um sintoma da incompetência no desenvolvimento urbano em tentar solucionar os problemas complexos das cidades.

Com o complexo cenário urbano, novas formas de se planejar a cidade emergiram. Jan Gehl (2013), por exemplo, defende cidades que privilegiem a dimensão humana. Uma cidade para pessoas onde sustentabilidade social, segurança, confiança, democracia e liberdade de expressão são conceitos-chave para descrever as perspectivas da sociedade vinculadas à cidade como local de encontro (GEHL, 2013). O direito inalienável à cidade repousa sobre a capacidade de forçar a abertura de modo que o caldeirão da vida urbana possa se tornar um lugar catalítico onde novas concepções e configurações podem ser



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

pensadas e da qual novas e menos danosas concepções de direitos possam ser construídas (HARVEY, 2013).

Há lugares que por sua representatividade conseguem exprimir as mudanças pelas quais as cidades passam e os significados que as moldam. A Avenida Paulista na cidade de São Paulo é um desses lugares. Ao longo dos seus 126 anos, ela refletiu as mudanças e transformações que a metrópole sofreu. Saber quais os significados estão presentes na Avenida Paulista é ter uma boa noção de quais significados estão moldando a maior metrópole da América do Sul.

Este artigo objetiva identificar que significados podem ser observados nos discursos dos sujeitos políticos que atuaram a favor da abertura da Avenida para pedestres e outros modais ativos e fechamento para o tráfego de veículos automotores em períodos específicos através do *Programa Ruas Abertas*, implementado pela prefeitura do município em outubro de 2015.

Para tal, fizemos um breve levantamento das transformações que a Paulista sofreu ao longo de seus 126 anos, para observar sob quais significados a avenida se formou. Em seguida, identificamos quais os significados presentes nos discursos dos sujeitos presentes nas disputas políticas pela significação da Paulista. E ao fim, traçamos algumas considerações sobre esses significados e suas implicações para a metrópole.

2. A Avenida vitrine

Se nosso objeto de investigação é a Avenida Paulista e os significados presentes em sua abertura/fechamento, é preciso, antes, entender os pressupostos que a avenida carrega, sua origem e sua simbologia. A problematização dela enquanto prática discursiva se faz necessária. Logo, para entender a Paulista como prática discursiva é preciso buscar, historicamente, como as regras/significados que lá estão se construíram.

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

De “terreno limpo” à “avenida de pedra” que é hoje, a Avenida Paulista passou por diversas transformações em seus 124 anos de história. Inaugurada em oito de dezembro de



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

1891, a avenida ganha seu nome do engenheiro e empresário imobiliário uruguaio Joaquim Eugênio de Lima em homenagem a todos os paulistas (GONÇALVES, 2010; MORAES, 1995; OLIVEIRA 1998).

Lima juntamente de seus sócios José Borges de Figueiredo e João Augusto Garcia, que haviam adquirido o terreno um ano antes, levaram seu empreendimento imobiliário à frente com a Avenida surgindo com 30 metros de largura por 2800 de extensão, características até então desconhecidas para a cidade (MORAES, 1995). Segundo Teixeira (1984), em sua inauguração, que veio junto com uma linha de bondes de tração animal, a paulista contava também com iluminação, rede de água e esgoto e posto policial. Acrescenta-se que as primeiras moradias tinham, inicialmente, como objetivo, em sua maioria, serem para segunda residência ou veraneio (SHIBAKI, 2007).

Assim, conforme descreve Oliveira (1998, p. 65):

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

Então, como observado por Oliveira (1998), a Avenida e seu entorno nascem para satisfazer a elite paulistana desejosa de emular as paisagens europeias. Além disso, e de forma menos nobre, essa burguesia endinheirada viu uma oportunidade de habitar a cidade longe dos focos de doença que surgiram com a expansão da população que quintuplicou no fim do século XIX e longe dessas populações menos abastadas formadas, em sua maioria, por imigrantes pobres (SHIBAKI, 2007).

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

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

[...] particularmente no caso da Avenida paulista, ao mesmo tempo em que a possibilidade de se evitar o contato físico direto com a crescente insalubridade



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

atribuída ao restante da cidade adquire uma importância sem precedentes, o contato visual a partir de ponto de vista privilegiado – de longe e de cima – com a diversidade criada pela intensa urbanização, passa a se tornar também um traço distintivo altamente valorizado e desejado.

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

Segundo Rolnik (apud OLIVEIRA, 1998), São Paulo se redefiniu territorialmente a partir da segregação urbana sob um ideal higienizador que foi determinante para a fixação de valores no mercado imobiliário e para expressão política da disputa de espaço por grupos sociais, de um lado os bairros residenciais da elite paulistana e do outro os bairros destinados à população de baixa renda, efetuando-se a limpeza do centro da cidade. Tal configuração segue-se até a crise de 1929.

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

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

Moraes (1995, p. 89) explana os efeitos da crise de 1929 sobre os fazendeiros do café da Paulista:



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

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

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

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

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

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

Na década de 1950, muito em função da política nacional desenvolvimentista adotada por JK, São Paulo já apresentava uma transformação espantosa, com o crescimento do número de fábricas, de operários, de casas, de comércios, veículos, ruas, etc. E sua setorização já estava bem definida com a zona sul/sudeste de bairros da elite e a Avenida



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

Paulista funcionando como limite entre esses bairros e o centro da cidade adensado (TEIXEIRA, 1984). Assim, a Paulista, tanto em função geográfica quanto pelo desenho viário implantado na cidade, passou a ser também um corredor de passagem obrigatório para os fluxos de pessoas e mercadorias de uma zona a outra da cidade (OLIVEIRA, 1998).

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

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

Conhecida como 'Projeto Nova Paulista', a reforma previa, basicamente, o rebaixamento das atuais pistas de veículos em toda a extensão da Avenida e a liberação da área da superfície para a implantação de um *boulevard* ajardinado, repleto de praças e voltado preferencialmente aos pedestres.

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

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



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

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

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

Na década de 1990, segundo Rolnik (2016), graças a um ajuste fiscal frente à crise econômica de âmbito nacional, a cidade viveu uma verdadeira epidemia de abandono dos espaços públicos e disseminação de novos produtos imobiliários que a autora chama de “enclaves fortificados”. Para ela, no lugar do bairro, das casas e do prédio residencial, os condomínios fechados, no lugar das ruas comerciais, os *shopping centers*, e até as pequenas vilas existentes na cidade se fecharam (ROLNIK, 2016). E a Avenida, que acabara de ser escolhida por votação popular como o símbolo da cidade de São Paulo, ganhou ainda mais contornos de lugar de passagem. Contudo, do meio para o fim da década, a parada do orgulho LGBT conseguiu espaço na ali, o que proporcionou, em partes, um retorno a uma identidade de lugar de protesto. Algo que já vinha ganhando contornos desde 1960.

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



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

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

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

Em 2015, fruto da iniciativa de organizações da sociedade civil em parceria com a Prefeitura, novamente a ideia se repete e a Avenida Paulista é fechada para o tráfego e aberta para o uso recreativo da população, o que acarreta em novos significados para aquela metrópole. Tentar identificá-los é nosso objetivo.

3. Caminhos Metodológicos

Para buscarmos nosso objetivo, fizemos nossas análises à luz da Teoria do Discurso (TD) de Laclau de Mouffe. A TD é uma teoria pós-marxista para a compreensão das lutas políticas contemporâneas. Lutas que não são mais lutas de classe, mas lutas hegemônicas que se dão nos discursos (LACLAU; MOUFFE, 2015).

Qualquer análise política que tenha por base a perspectiva da TD deve levar em consideração um universo de extrema complexidade social, no qual identidades são constituídas a partir de ordens discursivas disputando sentidos, com os discursos resultando de práticas articulatórias que constituem e organizam as relações sociais, estas, por sua vez, sempre precárias e contingentes (MENDONÇA, 2007).

Para operacionalizar a TD, utilizaremos a Lógica de Explicação Crítica, que é parte da proposta desenvolvida por Glynos e Howarth, na obra *Logics of critical explanation in social and political theory*, de 2007. Seu principal objetivo foi suprir uma carência metodológica apresentada pela Teoria do Discurso.



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

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

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

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

O *corpus* para essa análise foi composto por 102 documentos oriundos de fontes secundárias como informativos e documentos oficiais, campanhas virtuais, manifestos, posicionamentos, notas à imprensa e notícias em meios de comunicação virtuais do maior número possível de sujeitos envolvidos. Como fontes primárias, acrescentamos entrevistas realizadas com integrantes de duas organizações não governamentais envolvidas no objeto e uma com um representante de um órgão da Prefeitura.

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

4. Buscando novos significados

As análises indicaram que os sujeitos envolvidos tentam gerar significados que apontem para uma forma alternativa de se ver a metrópole. Na qual, os espaços públicos possam ser democraticamente utilizados e atendam a diversas demandas. Um espaço urbano que precisa ser pensado para que diferentes usos possam coexistir e que o cidadão possa escolher qual deles atende melhor às suas necessidades. Como exemplifica a Figura 01.

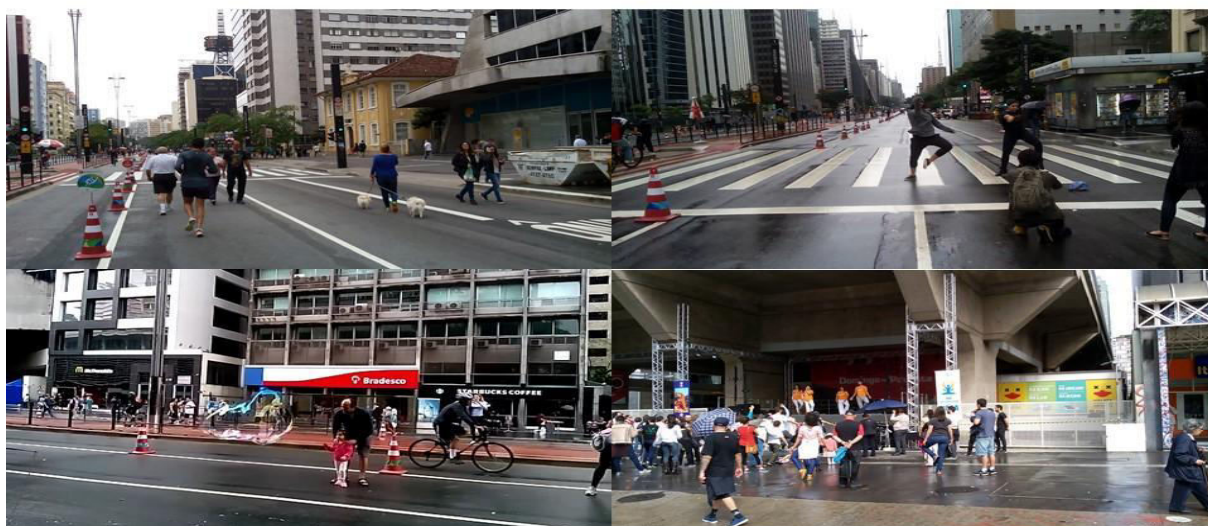


Figura 01 — População utilizando a Paulista Aberta
Fonte: O autor.

A *lógica social* interpretada refere-se ao espaço público com múltiplas funções, como lugar de encontro, de vivência e na escala humana. Seus defensores anseiam por tornar a metrópole paulistana mais humana, com seus espaços públicos resgatando a função social de lugar de encontro e que possam ser democraticamente geridos por toda a população. O que coaduna com o conceito de Cidade para Pessoas. Segundo Gehl (2013), o espaço público da cidade democraticamente gerido garante acesso e oportunidades de expressão de todos os grupos da sociedade e liberdade para atividades alternativas, demonstrando as oportunidades do espaço público de reforçar a sustentabilidade social, o que é uma dimensão muito maior do que ver o espaço da cidade apenas como arena comercial particular.

Tal lógica visa desafiar os defensores da hegemonia urbana paulistana. Hegemonia no sentido, dado por Laclau e Mouffe (2015), de prática que representa a articulação de



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

diferentes identidades e subjetividades por meio de atividades políticas para constituírem e disseminarem determinada ordem social, que no caso da cidade de São Paulo, uma metrópole que se desenvolveu sob uma lógica de automobilidade e está sendo pautada por valores neoliberais de liberdade econômica e do indivíduo, fazendo sua população a eles se adaptar, a hegemonia é a de uma racionalidade na qual o espaço urbano se dá para os fluxos, para o movimento de mercadorias e pessoas.

Escolhemos alguns trechos que ilustram a lógica social percebida (em parêntes está o documento que o trecho foi retirado):

Segundo ele, o objetivo das ações é trazer as pessoas para a rua. "Queremos retomar o uso do espaço público e tentar transformar uma cidade projetada para os carros em um lugar de convívio das pessoas", declarou (D01: "Grupos pretendem fechar a avenida Paulista no Dia Mundial sem Carro" – Uol – 22/09/2013).

"Seria bom fazer da Paulista, aos domingos, um grande parque, onde as pessoas pudessem passear com tranquilidade, com segurança, do ponto de vista da circulação viária, não há dificuldade nenhuma", afirmou o secretário (D07: "Ciclistas e pedestres ocupam a Paulista para a inauguração da ciclovia" – CET – 28/06/2015).

Quem esteve no local entre as 10h e 17h pode ver crianças aprendendo a andar de bicicleta, piqueniques no meio da rua e atos de cidadania e solidariedade que muitas vezes são ofuscados pelas buzinas dos carros e pela correria do cotidiano (D10: "Petição pede que Av. Paulista seja aberta aos pedestres e ao lazer aos domingos" – Catraca Livre - 28/06/2015).

"Foi uma explosão de alegria e felicidade. O que se viu na Paulista (sem carros no domingo) foi um estado de espírito que só é alcançado quando existe um domínio humano sobre a cidade e o espaço público", diz Erminia Maricato, professora aposentada da FAU USP e da Unicamp. Para ela, os paulistanos "estão acostumados com uma cidade avessa ao uso pacífico e libertário do espaço" e, de repente, viram seu principal cartão postal tomado "por uma grande comemoração". "Só que diferentemente das festas de final de ano, não se está comemorando nada específico, e sim o protagonismo coletivo no espaço público. Estão celebrando a cidade" (D14: "Do endereço dos barões do café às bicicletas" – El País – 12/07/2015).



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

A *lógica política* que vigorou foi a articulação para a apropriação da Avenida Paulista, de forma a gerar um imaginário na população que aquele espaço poderia ter outros fins e não somente a circulação de veículos e aproveitar as oportunidades que a agenda de governo da Prefeitura proporcionava. Para a política acontecer, primeiro houve pressão por parte de organizações da sociedade civil defendendo a ideia. Destacamos aqui a Rede Minha Sampa e o Movimento SampaPé que foram as primeiras a coletar assinaturas virtuais, ainda em 2014, visando a abertura da Paulista para os pedestres e outros modais ativos. Associações como Ciclocidade, Vá de Bike, Catraca Livre, Instituto Aromeiazero e mais de 20 outras entidades, também colaboraram divulgando a campanha virtual, articulando ocupações estratégicas na Avenida para promover o discurso de uma cidade mais humana, e rebatendo discursos contrários à abertura de outras organizações como Associação Paulista Viva e outras associações de moradores e/ou comerciantes da região. Além disso, as entidades também se articularam com intelectuais, como o ObservaSP, para apoiar a Prefeitura e cobrar o MPE-SP pela abertura da Paulista. A entidade Cidade Ativa se uniu com as duas primeiras para articular campanha virtual pedindo que a abertura da Paulista se tornasse lei. E, finalmente, a associação Bike Anjo que faz parte do comitê de acompanhamento do programa.

Os trechos a seguir exemplificam.

A partir de 2013 começaram algumas ocupações na Paulista. Em 2014 quando começou a mobilização já rolavam algumas ideias. A proposta era testar pela primeira vez a abertura da paulista no dia mundial sem carro. Não chegou a acontecer. Chegaram a tentar ocupar meio que na marra. Mas como todo ato rebelde que você faz de desobediência civil serviu mais pelo caráter pedagógico de mostrar para as pessoas que é possível, qual é seu pleito (E03: Entrevista dos autores com membro da organização SampaPé em outubro de 2016).

Além da pressão online, a gente vai ter que fazer pressão física mesmo. Para tentar mostrar as pessoas que estão passando na Paulista que elas podiam desfrutar daquele espaço de maneira diferente (V01: Vídeo produzido pela Smarty intitulado "Paulista Aberta pelas Pessoas").

[...] a gente teve uma janela de oportunidade aí que foi a gente ter uma Prefeitura cuja a gestão veio com essa pauta do direito à cidade, da abertura, da ocupação dos espaços públicos. Uma das primeiras ações do prefeito foi entrar com um decreto que desproíbia a apresentação de artistas de rua, que tinha sido proibido pelo Kassab, que é um decreto que pode ser derrubado a qualquer momento. A gente tem estruturas de



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

participação que foram sendo consolidadas nesta gestão e também um pouco do humor político da cidade. De a cidade começar a se abrir... (E03: Entrevista dos autores com membro da organização SampaPé em outubro de 2016).

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

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

5. Algumas considerações

Como observamos no início do trabalho, a Avenida Paulista carregou uma série de significados ao longo de seus 126 anos. A Avenida já refletiu o *status* social e a riqueza de seus proprietários produzindo ideais de sofisticação de uma paisagem de cidade européia. Também alimentou a um ideal higienizador, servindo para segregar os mais ricos do resto da população. Onde também, a ostentação dos grandes casarões e depois dos edifícios se fez presente. Com a verticalização da Paulista para atender a uma lógica comercial e de passagem, reforçou as funções de escoamento e dissipação. E finalmente, soma-se, a característica da Avenida Paulista funcionar como um espaço de manifestações culturais ou de protesto.

As lutas mais recentes na Avenida deram-se pela democratização do uso daquele espaço. De forma que a Avenida Paulista se torne um espaço de lugar (de convívio, performatividade, permanência, sociabilidade) e não de fluxos (de circulação de corpos e



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

materiais apenas). Visão que representa um retorno à ideia de apropriação do espaço público, que é uma resposta aos espaços públicos esvaziados atuais, com suas vias servindo apenas aos automóveis.

Como apontado nas ideias de Castells (2004), os *espaços de fluxos* vão dominando a cidade, e os *espaços de lugar* vão desaparecendo. Com o domínio dos *espaços de fluxos*, as pessoas e os lugares foram sendo deixados de lado e a cidade ficando esvaziada servindo apenas para passagem. Os *espaços de lugar* seriam uma resposta a tal domínio, para Gehl (2011), por exemplo, cidades vivas são aquelas em que as pessoas podem interagir umas com as outras, sendo estimulantes, ricas em experiências.

Desta forma, os favoráveis à abertura da Paulista, defendem um discurso de ajudar a reaproximar os diferentes usuários e recuperar um pouco da civilidade perdida com as novas urbanidades tornando as cidades mais vivas e evitando transformar a Avenida símbolo da cidade de São Paulo em apenas um espaço de fluxos. A Paulista como 'lugar' parece ser um novo significado que impera atualmente.

No entanto, é válido salientar que a metrópole segue em transformação, e que a articulação sociedade civil e Prefeitura se desfez após o pleito eleitoral de 2016. O que requer novas investigações para se compreender a força e durabilidade desse novo significado.

6. Referências

AUGÉ, M. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da sobremodernidade. Lisboa, 90 Graus, 2005.

BATISTA, M. M.; SILVA, C. C. G.; MELLO, S. C. B. Da teoria à análise política e social. In: MELLO, S. C. B. (Org.). **Construção Social da Tecnologia e Teoria do Discurso**. Recife: Editora UFPE, 2014.

BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 04 jan. 2012 Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 11 jan. 2016.

BRAY, P. M. The New Urbanism: celebrating the city. **Places**, v. 8, n. 4, 1993.



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

CÂMARA DE SÃO PAULO. Fechamento de ruas para automóveis volta a ser discutido em São Paulo. **Câmara Municipal de São Paulo**. 05 out. 2015. Disponível em: <<http://www.camara.sp.gov.br/blog/fechamento-de-ruas-para-automoveis-volta-a-ser-discutido-em-sao-paulo>>. Acesso em: 22 nov. 2015.

CASTELLS, M. BORJA, J. As Cidades como atores Políticos. **Novos Estudos CEBRAP**, n. 45, julho, pp. 152 a 166, 1996.

CASTELLS, M. Space of flows, space of places: materials for a theory of urbanism in the information age. In: Graham (ed.). **The cyber cities reader**. Nova Iorque: Routledge, 2004.

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

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

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

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

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

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

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

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



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



DOI: 10.20396/urbana.v9i3.8649610

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

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

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