

**CENTRO UNIVERSITÁRIO DO SUL DE MINAS – UNIS
GESTÃO DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E TECNOLOGIA
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
MARIANA BACHA DE OLIVEIRA CARVALHO**



**MOBILIDADE URBANA E ESPAÇO PÚBLICO: uma experiência de intervenção
urbana na Avenida Paulista, na cidade de São Paulo**

**Varginha/MG
Mai. / 2016**

FFDFSMTG

MARIANA BACHA DE OLIVEIRA CARVALHO

**MOBILIDADE URBANA E ESPAÇO PÚBLICO: uma experiência de intervenção
urbana na Avenida Paulista, na cidade de São Paulo**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Arquitetura e
Urbanismo do Centro Universitário do
Sul de Minas como requisito parcial para
obtenção do título de Bacharel em
Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof^a. D. Sc. Luciana
Bracarense Coimbra Veloso

Coorientador: Prof^o. Wesley Medeiros

**Varginha/MG
Mai. / 2016**

MARIANA BACHA DE OLIVEIRA CARVALHO

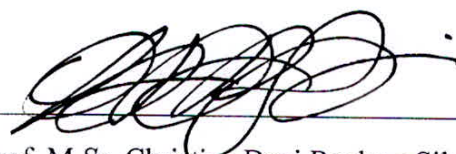
**MOBILIDADE URBANA E ESPAÇO PÚBLICO: uma experiência de intervenção
urbana na Avenida Paulista, na cidade de São Paulo**

Monografia apresentada ao Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Sul de Minas – UNIS, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel pela Banca Examinadora composta pelos membros:

Aprovada em 06/06/2016



Prof.^a D.Sc. Luciana Bracarense Coimbra Veloso (Orientadora)



Prof. M.Sc. Christian Deni Rocha e Silva



Prof. Wesley Medeiros

OBS.:

RESUMO

O intuito desta pesquisa é compreender o processo de funcionamento das cidades e do espaço público pelo viés da mobilidade urbana, além do processo de abertura de ruas para pedestres, a fim de entender o relacionamento do usuário com o espaço urbano, promovendo reflexões na esfera do planejamento urbano, para que mudanças comportamentais significativas ocorram na forma de projetar áreas de convivência, com a desmitificação do uso de veículo motorizado individual e sob uma vertente de valorização das relações interpessoais e das atividades cotidianas, incorporando a ideia de um lugar agradável, seguro, confortável, de reunião, atuação, relaxamento, e ocupação. A intenção é propor um projeto de intervenção com base em um estudo de caso na Avenida Paulista, localizada no coração da cidade de São Paulo, ícone paulista, no quarteirão onde se localiza o Parque Mário Covas, também na avenida, compreendendo as necessidades dos usuários e propondo benefícios reais.

Palavras-chave: Espaço público. Mobilidade urbana. Pedestres. Avenida Paulista.

ABSTRACT

The purpose of this research is to understand the working process of the cities and public space by the bias of urban mobility, beyond the opening streets process to pedestrian in order to understand the user's relationship with the urban space, promoting reflections of the urban planning, so that significant behavioral changes occur in the form of designing living areas, with the demystification of individual motor vehicle use and under a shed of valuing interpersonal relationships and daily activities, incorporating the idea of a nice, safe place, comfortable, meeting, activity, relaxation, and occupation. The intention is to propose an intervention project based on a case study on Avenida Paulista, icon of São Paulo, São Paulo, in the block where is the Mario Park Covas, also on the avenue, including the needs of users and proposing real benefits.

Keywords: Opening. Streets. Pedestrian. Urban space. Avenida Paulista.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Vista aérea do High Line.....	20
Figura 2 – Local de apreciação da rua no High Line.....	20
Figura 3 – Formas de apropriação do espaço no High Line.....	20
Figura 4 – <i>Street art</i> no High Line.....	21
Figura 5 - Evolução <i>Times Square</i> nos último 10 anos.....	22
Figura 6 - Proposta final projeto <i>Times Square</i>	23
Figura 7 – <i>Coulée Verte</i>	23
Figura 8 – Passarela <i>Coulée Verte</i>	24
Figura 9 – Viaduto <i>Coulée Verte</i>	25
Figura 10 – Vista interior do viaduto <i>Coulée Verte</i>	25
Figura 11 – Elevação Sul passarela de pedestres <i>Tabiat</i>	26
Figura 12 – Corte CC passarela de pedestres <i>Tabiat</i>	26
Figura 13 – Passarela de pedestres <i>Tabiat</i>	27
Figura 14 – Vista interior da passarela de pedestres <i>Tabiat</i>	27
Figura 15 – Projeto de passarela de pedestre em Istambul.....	28
Figura 16 - Projeto de passarela de pedestre em Istambul – fachada.....	29
Figura 17 - Projeto de passarela de pedestre em Istambul – vista ao nível dos olhos.....	29
Figura 18 – Projeto para <i>Street Bridge Park</i> – vista aérea.....	30
Figura 19 – Projeto para <i>Street Bridge Park</i> – Praça pública.....	30
Figura 20 – Projeto para <i>Street Bridge Park</i> – Abrigo.....	31
Figura 21 - Inauguração da Avenida Paulista.....	32
Figura 22 - Planta de Situação da Avenida Paulista.....	33
Figura 23 - Painel interativo durante a pesquisa na Paulista.....	35
Figura 24 - Área Implementação proposta "Paulista Aberta".....	36
Figura 25 - Distribuição da função das faixas viárias.....	36
Figura 26 - Modificação estrutura viária Paulista.....	37
Figura 27 - Corte Atual.....	38
Figura 28 - Localização da Intervenção.....	41
Figura 29 - Planta baixa atual área de intervenção.....	42
Figura 30 - Interligação Parque Mário Covas - Praças dos Ventos.....	43
Figura 31 - Parque RARO.....	45
Figura 32 - Mobiliário Slope - Espanha.....	48
Figura 33 - Bancos PRAÇA DA CÂMARA MUNICIPAL SOLINGEN - Alemanha.....	49
Figura 34 - Projeto Concha/ Palco - Nova York - Estados Unidos - UN Memorial Competition New York USA Christopher Counts Studio with Artist Joseph Norman.....	49
Figura 35 - Urban Reef - Vancouver / Canada - Mobiliário Slope - Espanha.....	50
Figura 36 - Árvores Solar - Berlin – Alemanha - Ross Lovegrove.....	50

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
1.1 Delimitação do tema de pesquisa	7
1.2 Justificativa da pesquisa	8
1.3 Problematização.....	9
1.4 Objetivos.....	9
1.4.1 Objetivo geral	9
1.4.2 Objetivos Específicos	9
1.5 Metodologia.....	10
2 REVISÃO DE LITERATURA	11
2.1 Mobilidade urbana	11
2.2 Noção de espaço público	15
2.3 A escala humana	16
2.4 Assimilações do referencial teórico	17
3 REFERÊNCIAS PROJETUAIS	18
3.1 High Line.....	19
3.2 New York – Times Square.....	21
3.3 Coulée Verte	23
3.4 Passarela de pedestres Tabiat	26
3.5 Competição de design - Passarela de pedestre em Fatih Vatan Street, Istanbul, Turquia	28
3.6 Competição Street Bridge Park.....	29
4 OBJETO DE ESTUDO	32
4.1 Avenida Paulista: um breve histórico	32
4.2 Programa "Paulista Aberta"	33
4.3 Análise e Diagnóstico.....	37
4.4 Proposta projetual de intervenção na Avenida Paulista	38
4.4.1 Contextualização	38
4.4.2 Análises iniciais e definições.....	39
4.4.3 Conceito e partido.....	43
4.4.4 O programa	44
4.4.5 Descrição da proposta.....	44
4.4.6 Áreas.....	46
4.4.7 Materiais utilizados	47
4.4.8 Mobiliário.....	47
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	51
REFERÊNCIAS	53
APÊNDICE A.....	55
APÊNDICE B.....	56
APÊNDICE C	57
APÊNDICE D	58
APÊNDICE E.....	59
APÊNDICE F.....	60

1 INTRODUÇÃO

1.1 Delimitação do tema de pesquisa

A possibilidade de transitar no espaço público, expressa pelo termo "mobilidade urbana", é uma questão que tem sido cada vez mais discutida no planejamento urbano. A mobilidade urbana proporciona a ligação necessária entre diferentes atividades, tais como a produção, o consumo de bens e serviços, a moradia, o trabalho e a capacidade das pessoas de se deslocarem. Portanto, é um quesito obrigatório para o desempenho das funções urbanas, constituindo-se, assim, um componente do planejamento urbano. Mas esta função ainda está renegada a segundo plano, em se tratando das questões urbanísticas.

Além disso, como alertado pela Organização das Nações Unidas (ONU) Habitat, tendo em vista os riscos de crescimento desordenado, as cidades do futuro poderão ficar sem praças, sem calçadas largas para os pedestres, nem transporte público para todos os habitantes. Segundo dados desta Organização, o espaço público tem cada vez menos peso nas cidades que estão em expansão, ocupando apenas 21% do total da superfície. As possibilidades de ocupação e transformação do espaço são pouco exploradas no contexto de um planejamento urbano que só prioriza a circulação de carros.

Como medidas para o incentivo ao uso dos espaços públicos pelas pessoas, algumas cidades estão adotando estratégias para redução do uso de veículo, por exemplo, com o fechamento de ruas e avenidas para o tráfego motorizado, abrindo o espaço das vias para os pedestres e ciclistas, bem como para a promoção de atividades artísticas, esportivas, gastronômicas e culturais, como adotado no Município de São Paulo.

Muitas cidades têm utilizado esta prática de intervenção a favor de pessoas. A Europa foi a líder nesse processo, iniciado em Copenhague, em 1962, nas mãos do visionário urbanista Jan Gehl, com a abertura de ruas exclusivas para pessoas no centro da cidade. Na América, ocorreu primeiramente na cidade de Bogotá, há 30 anos, servindo de modelo para diversas cidades norte-americanas. Um dos destaques destas é a cidade de Nova York, em que, após o fechamento de ruas realizado todos os domingos e feriados em suas principais avenidas (*5ª Avenue e Madison*), cedeu-se a famosa *Times Square*, localizada na *Broadway*. Tal via foi fechada permanentemente, a partir de 2009, para carros. No Brasil, observam-se algumas cidades que também aderiram a esse procedimento, como Curitiba, Belo Horizonte, Brasília, Porto Alegre e a famosa orla de Copacabana, Ipanema e Leblon, no Rio de Janeiro.

Além desta prática, intervenções como criação de corredores de ônibus e ciclovias, adoção de menos áreas de estacionamentos e mais áreas livres, regulamentação de áreas para criação de *parklets*, criação de calçadas conectadas entre si e aos lugares mais usados das cidades, tem sido realizadas para impulsionar a atratividade e fomentar o uso qualitativo dos espaços públicos, que vêm ganhando papel de protagonistas dentro do Urbanismo. É preciso humanizar a circulação das pessoas no espaço urbano.

Existem estudos que apontam para um crescimento contínuo do uso de veículos motorizados particulares, com a redução das caminhadas, das bicicletas e do uso dos transportes públicos. Estes hábitos passam a ser descartados à medida que as pessoas melhoram a capacidade econômica e migram para os veículos motorizados individuais. Acontece que o uso de veículos individuais se faz no espaço público, e, nesta vertente de supervalorização do carro, há uma sobreposição do espaço privado (carro) sobre o público (ruas).

Dada a importância dos espaços públicos para a dinamização econômica, relações interpessoais, melhoria da imagem e qualidade de vida das cidades, os municípios têm procurado investir na reabilitação, requalificação ou intervenção destes espaços, ou na construção de novos, garantindo a qualidade de vidas das pessoas, afastando o sistema individualista e mecanicista que tem se apresentado com o uso indiscriminado de veículos motorizados individuais.

Assim, uma reflexão mais sistematizada, como apoio teórico sobre espaços públicos, mobilidade urbana e escala humana, poderá ser enriquecedor para a proposta de intervenção para a Avenida Paulista, na cidade de São Paulo.

1.2 Justificativa da pesquisa

É neste contexto que justifica e torna imprescindível a necessidade de se refletir, legislar e provocar mudanças em termos do planejamento urbano.

Embora o ato de fechar grandes ruas durante os finais de semana ou feriados para as pessoas não seja uma novidade, já que este ato é comumente realizado em festas cívicas ou manifestações, ultimamente tem-se abordado uma temática diferenciada. O preocupante índice de poluição e dos congestionamentos fizeram as cidades tomarem essa medida nomeando-a como "Campanha da Mobilidade Sustentável".

Este tipo de intervenção, mesmo que temporária, ajuda a refletir sobre a necessidade da mudança de hábitos em relação aos carros, mostrando a possibilidade de um real

aproveitamento da cidade por meio de outros modos de transportes e, principalmente, do próprio caminhar, o que impacta diretamente na qualidade de vida. Mesmo que as cidades possuam espaços urbanos exclusivos para pessoas, existe uma relação diferenciada quando a rua é aberta para a população com esse propósito.

Mas não basta apenas que o fechar ruas para carros seja implantado, deve haver um comprometimento com o que propiciar às pessoas nestes dias. A intenção é que as ruas recebam e propiciem uma infinidade de atividades esportivas, gastronômicas, artísticas e culturais gratuitas, oferecendo um espaço público de qualidade, com fruição democrática, afastando eventuais conflitos de utilização, e que proporcionem maior conforto e segurança.

Neste sentido, o presente projeto tem como objeto de estudo a problemática do espaço público no âmbito da mobilidade.

1.3 Problematização

Na prática, a busca de solução para os problemas expostos, entretanto, tem encontrado resistência e criado polêmicas. A efetividade dessas medidas, então, requer que se aprofunde a compreensão do modo pelo qual elas são vistas pela população que se pretende beneficiar. Daí emergiu a questão que norteará a pesquisa ora proposta: “Qual o impacto da abertura de ruas, do ponto de vista dos cidadãos, para o uso do espaço público da cidade e quais as opções de uso deste espaço público?”

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo geral

Propor uma intervenção urbana para a Avenida Paulista pela perspectiva da experiência do usuário, a partir da escala humana.

1.4.2 Objetivos Específicos

- a) Compreender e discutir o conceito de escala humana.
- b) Conhecer e entender a experiência da abertura de ruas em São Paulo.
- c) Propor uma intervenção urbana para um trecho da Avenida Paulista.

1.5 Metodologia

Metodologia é uma palavra derivada de “método”, do latim “*methodus*” cujo significado é “caminho ou a via para a realização de algo”. Método é, portanto, o processo para se atingir um determinado fim ou para se chegar ao conhecimento¹. Em um trabalho de conclusão de curso (TCC), metodologia é a parte em que é feita uma descrição do objeto de estudo e das técnicas utilizadas nas atividades de pesquisa.

Assim, para alcançar os objetivos deste trabalho, foi feita, inicialmente, uma leitura e análise sobre os temas de Desenvolvimento Urbano nas cidades, Mobilidade Urbana, Mobilidade Urbana Sustentável, Espaço Público e Escala Humana, para a delimitação do tema, bem como para a identificação das questões relevantes para o desenvolvimento e construção do projeto de pesquisa, sendo que o texto amadureceu juntamente com a pesquisa.

Em seguida, houve a participação presencial no debate “Rua Aberta”, realizado na cidade de São Paulo. Este debate consistiu em audiências públicas realizadas pelas subprefeituras da cidade para o programa de abertura de ruas para os ciclistas e pedestres, exclusivamente, onde os participantes puderam debater, dar sugestões e fazer críticas à implementação do programa Rua Aberta nas vias de suas regiões.

Como uma terceira etapa da metodologia, houve a visita na Avenida Paulista em um dos dias de abertura apenas para os pedestres e ciclistas. Esta avenida foi a primeira entre as demais ruas que deverão ser abertas aos domingos. A previsão é que outras vias em regiões periféricas, que estão em processo de audiência pública, tenham uma rua para lazer aos domingos. Este evento, ocorrido inicialmente no dia 28 de junho de 2015, deu início a uma série de novos fechamentos, dentre os quais um deles foi visitado para vivenciar a experiência do programa de abertura de ruas, o que foi fundamental para a elaboração deste projeto.

Outra etapa para o desenvolvimento da pesquisa consistiu na análise comportamental da observação direta, desenvolvido por Jan Gehl em seu livro *How to Study a Public Life* (2003).

Para finalizar a pesquisa, foi realizada a análise de referências projetuais, dedicando-se um tempo para a leitura e observação de experiências de sucesso, as quais propiciaram espaços públicos que puderam trazer vitalidade aos cidadãos.

¹ Extraído do site Significados. Disponível em: <http://www.significados.com.br/metodologia/>. Acesso em 04 jul 2016.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 Mobilidade urbana

A mobilidade urbana proporciona a ligação necessária entre diferentes atividades, tais como a produção, o consumo de bens e serviços, a moradia, o trabalho e a capacidade das pessoas de se deslocarem. Portanto, é um quesito obrigatório para o desempenho das funções urbanas, constituindo-se, assim, um componente do planejamento urbano.

A mobilidade envolve considerar dois principais componentes: o primeiro diz respeito à *performance* e efetividade do sistema de transporte, que é afetado por onde a pessoa está, da hora do dia e a direção na qual se deseja deslocar; o segundo, às características do indivíduo, tais como: se ele tem carro próprio, disponibilidade de pagar táxi, ônibus, trem ou avião, se tem a possibilidade de caminhar ou usar o transporte público e, mesmo, se tem conhecimento das opções disponíveis para ele (BORGES, 2014).

Com crescimento desordenado das cidades, iniciado após a Revolução Industrial, e com a mobilidade sendo um ponto essencial na vida urbana, tem-se uma disparidade entre as necessidades de fornecimento dos serviços de infraestrutura e a capacidade do Poder Público para o seu atendimento.

Para suprir a elevada demanda de veículos em circulação nos centros urbanos, e na tentativa de diminuir os problemas por eles causados, foi implantada uma rede maior de infraestrutura viária. Com esse processo, chamado de *Predict and Provide* (Prever e Prover), buscava-se a resolução do problema direcionada exclusivamente aos automóveis; com essa abordagem, utilizada até recentemente, acreditava-se ser possível solucionar o problema de trânsito nas grandes cidades.

Entretanto, a consequência real dessa estratégia foi o aumento do congestionamento, por gerar maior procura pelo veículo; acidentes de trânsito; poluição sonora e atmosférica; falta de acessibilidade; desvalorização do transporte público e a redução do espaço para pedestres e ciclistas. Assim, o uso do carro passou a ser um paradoxo: o que deveria contribuir para a melhoria da mobilidade e ser um elemento de sua democratização tornou-se o maior bloqueio para que isso acontecesse (WRIGHT, 2005).

Com essas iniciativas em prol do veículo motorizado individual, os gestores políticos deixaram claro para a população que seria necessário o porte e uso do transporte individual, ocasionado, ainda, pelo aumento do poder aquisitivo da maioria da população em termos

mundiais (COMISSÃO EUROPEIA, 2007; HERCE, 2009; WRIGHT, 2005; SCHEURER, 2001 apud BORGES, 2014).

Enquanto as tendências indicam um crescimento contínuo para os veículos motorizados particulares, percebe-se aí outro tipo de tendência: a de diminuir as caminhadas, as bicicletas e o uso dos transportes públicos. Estes hábitos passam a ser descartados à medida que as pessoas melhoram a capacidade econômica e migram para os veículos motorizados individuais. Este êxodo não é sem razão, visto que, para os moradores de países em desenvolvimento, a mobilidade não é uma proposta fácil, as viagens diárias podem ser longas, desconfortáveis e inseguras, e as calçadas não são mantidas ou são inexistentes. Tem-se que, se as infraestruturas para os pedestres são de má qualidade, por conseguinte impulsionam a utilização do carro mesmo para as distâncias mais curtas. Os desafios dos pedestres são numerosos no dia-a-dia, muitos dos quais contribuem diretamente para as altas taxas de acidentes e fatalidades, acerca dos quais podem-se citar:

1. Inexistência de calçadas para os pedestres;
2. a má qualidade dos pavimentos, na maioria, esburacados e sujos;
3. ausência da separação física dos desníveis com a via de tráfego, principalmente as de alta velocidade;
4. níveis extremos de poluição sonora e atmosférica;
5. falta de infraestrutura que garanta a travessia da rua;
6. calçadas obstruídas devido à ilegal (ou jurídica) área de estacionamento, *design* pobre, lixo não recolhido, *etc.*;
7. falta de proteção contra condições climáticas adversas;
8. falta da infraestrutura de apoio para pedestres, tais como iluminação pública;
9. superlotação de pedestres devido ao passeio estreito ou pavimentos não planejados para suportar a capacidade do fluxo;
10. altos índices de furtos, assaltos e outros crimes cometidos contra o pedestre (BORGES, 2014).

É irônico que a caminhada, o mais fundamental meio de locomoção, seja, geralmente, o mais negligenciado pelo planejamento de transportes e do ponto de vista dos investimentos municipais. Melhorar as condições do pedestre ajuda a priorizar o modo como servir a uma sociedade de forma equitativa. A criação de ambientes livres de carros é um dos melhores meios para restaurar as condições mais democráticas para todos os membros da sociedade.

Como a classe de maior poder aquisitivo desfruta dos principais benefícios da motorização privada, em termos de velocidade e *status*, os de classe menos favorecidas recebem as opções de mobilidade de pior qualidade, em termos de espaço, custos, conveniência, conforto e riscos. Quando algumas pessoas das classes baixas conseguem adquirir meios motorizados de transporte, ao mesmo tempo eles recebem o peso dos impactos negativos da motorização (WRIGHT, 2005).

Essas constatações apontam para os efeitos de tornar-se essencial a mudança da percepção do planejamento e da mobilidade urbana sobre a população e seus gestores políticos, buscando e efetivando medidas concretas para atingir a Mobilidade Sustentável, ou seja, “a capacidade de dar resposta às necessidades da sociedade em deslocar-se livremente, ter acesso, comunicar, negociar e estabelecer relações, sem sacrificar valores humanos e ecológicos hoje ou no futuro” (conceito descrito no *World Business Council for Sustainable Development*, 2004). Ainda, de acordo o Ministério das Cidades (2004), a mobilidade sustentável diz a respeito à "satisfação das necessidades básicas do indivíduo e da livre movimentação da sociedade, como a possibilidade de escolha dos modos de transporte, de forma segura e sem impor riscos a saúde e ecossistema", tornando possível a recuperação das cidades, principalmente nas questões referentes à qualidade de vida de seus habitantes.

Com o desenvolvimento de estudos sobre os impactos da mobilidade na vida urbana, houve o redirecionamento de recursos para os pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo, promovendo investimento em infraestrutura para obter maiores vantagens do seu uso em relação ao do veículo motorizado individual. Os benefícios da mobilidade sustentável incluem:

1. qualidade de vida;
2. diminuição de acidentes;
3. melhor planejamento dos transportes;
4. aproximação das pessoas;
5. aumento do estímulo na economia local.

Nos países europeus, a mobilidade começa a ser pensada mais em função da pessoa que do veículo, implicando a otimização da capacidade de seu deslocamento. A sensibilização dos gestores políticos e a pressão da população para esta questão acabam por mudar o cenário do privilégio do carro, promovendo ações mais efetivas e eficazes dos modos sustentáveis. Muitas cidades desse continente iniciam seus projetos para que possam se considerar

sustentáveis, buscando a diminuição da utilização do transporte individual motorizado e adicionando novas opções, em especial o transporte coletivo, incentivando-os através da aplicação de medidas concretas, invertendo a tendência da repartição modal (HERCE, 2009; SECO, 2008, apud BORGES, 2014).

O pedestre é o iniciador do processo da mobilidade no dia a dia, seja para chegar ao carro, ao transporte público, e até mesmo a seu ponto de trabalho ou lazer. Assim, as principais medidas incentivadoras sustentáveis deveriam ser tomadas inicialmente a este público, contudo, percebe-se que é constantemente relegado para segundo plano nas políticas de mobilidade da grande maioria das cidades (BORGES, 2014). O sucesso da medida depende da integração no desenvolvimento e acompanhamento das políticas de mobilidade urbana. Existem diversos manuais para auxiliar na elaboração de projetos visando o apoio à rede de pedestres, em que levantam situações para a desobstrução dos espaços e a implantação de uma infraestrutura clara, contínua, coerente e articulada com os restantes modos de transporte, principalmente com o transporte coletivo (BORGES, 2014).

O sucesso das medidas incentivadoras de outros modais mais sustentáveis depende de um conjunto de medidas que reduzem as vantagens do uso do carro. Uma dessas formas é por meio das denominadas medidas de moderação de tráfego (*traffic calm*), que consiste num conjunto de técnicas e ações que alteram algumas das características físicas das vias, como o estreitamento das vias, a elevação das faixas de pedestres, o uso de blocos/paralelepípedos e aplicação de paisagismo, que acabam por estimular a redução de velocidade por parte dos veículos automotores, resultando em um ambiente mais tranquilo e seguro, principalmente para os pedestres e ciclistas. Muitas destas transformações acarretam melhoria na qualidade de vida local e a necessidade de acessibilidade do tráfego (BORGES, 2014); essa compatibilização de funções torna o espaço mais democrático para todos os tipos de mobilidade, com a redistribuição de funções ativa e/ou integrada. Assim, a rua volta-se como espaço público, já que essas medidas propiciam novas atividades como espetáculos, atividades esportivas, *etc*, e, segundo Gehl (2010), "quando os espaços de transição funcionam, eles reforçam a vida nas cidades".

Além disto, um novo movimento, norte-americano, denominado *New Urbanism* (Novo Urbanismo), surgido nos anos 1980 devido ao insucesso obtido pelos modelos anteriores e contrapondo o crescimento horizontal das cidades, previa desenvolver soluções favoráveis aos pedestres e ciclistas, trazendo qualidade ao sistema de transporte público, incentivando o uso misto e compacto do solo, sendo influenciado, em alguns aspectos, pelos modelos das cidades antigas. Juntamente com o Novo Urbanismo, que se aplicava em um âmbito mais local, surge

o *Smarth Growth*, que interfere em termos mais regionais (ROSA, 2007; SECO et al., 2008; LAMAS, 1992; apud BORGES, 2014). Entre o final do século XX e início do XXI, seguindo grande parte destes últimos modelos apresentados, inicia-se um movimento que não exclui necessariamente o carro, mas prioriza os pedestres, conhecido por *CarFree Cities*, (BORGES, 2014). Segundo Baudrillard (1990, apud OLIVEIRA, 2009),

“para reencontrar o espírito de uma obra, um objeto, um parque, uma arquitetura... é preciso que ela represente uma alegria, um desafio, que envolva o fortuito. [...] Esta seria a forma de um objeto que voltou a ser cidade, onde seria novamente possível mover-se e não apenas trafegar, onde andar a pé e repousar voltariam a ser uma fantasia. Sonhar sempre é possível”.

Até então, na maioria dos modelos propostos para as cidades, a mobilidade era o tema mais relevante, sendo algumas vezes o aspecto central e propulsor de determinadas questões, porém, grande parte não previa a questão do uso democrático dos espaços públicos.

2.2 Noção de espaço público

Segundo o conceito geral, espaço público seria o lugar aberto às pessoas, de domínio da população em geral, ao contrário do espaço privado, que pertence a uma ou várias pessoas. Habitualmente, o espaço público é um lugar destinado ao uso social típico da vida urbana, e por esta razão, deve ser usufruído por todos e não pode ser obstruído. No campo da interação social, o espaço público serve como função material (ao dar apoio físico às atividades coletivas) e função simbólica (ao permitir o intercâmbio e diálogo entre as pessoas).²

Atualmente, o espaço público surge como ponto de discussão, suscitando novas abordagens. Diversos cientistas políticos, sociais, filósofos, se puseram a definir espaço público, seja em função de sua estrutura, função, projeto, ou seu carácter social, buscando intercalar várias perspectivas de análise, por entender que o espaço público acarreta diversos significados que não existem isolados.

Narciso (2009, p. 2) refere-se ao conceito de espaço público como sendo em si mesmo o espaço da ação política ou, pelo menos, da possibilidade da ação política na contemporaneidade; é o lugar da palavra, da socialização, do encontro de pessoas, de manifestação de grupos sociais, culturais e políticos.

² Termo referenciado no site Conceito de. Geral. Conceito de espaço público. Disponível em < <http://conceito.de/espaco-publico> > Acesso em 29 mai 2016.

Assim, o espaço público é o lugar da convivência, “é o espaço por excelência da cidade” (NARCISO, 2009, p. 2). É por ele que se conhece a cidade, é um fator de identificação e de socialização. Constitui elementos estruturantes da vida urbana visto que desempenha uma função de interesse coletivo, estimula o desenvolvimento urbano, na medida em que contribui para a valorização da qualidade de vida e vivência urbana.

Jacobs (2014) refere-se aos princípios do planejamento urbano indutores de monotonia, a forma como se fazia urbanismo induzia à monotonia, através de espaços monumentais, padronizados e vazios; é a “urbanização inurbana”. Para ela é necessário introduzir novos princípios de planejamento urbano, a fim de promover a vitalidade socioeconômica das cidades. Traz como principais locais públicos de uma cidade as ruas e as calçadas, “órgãos vitais”, onde se estabelecem os contatos, ainda que triviais. E destaca que “aparentemente desprezíveis, despropositados e aleatórios, os contatos nas ruas constituem a pequena mudança a partir da qual pode florescer a vida pública exuberante da cidade”. (JACOBS, 2014, p. 78).

Os espaços públicos são, portanto, o lugar do convívio das pessoas, dos relacionamentos, das trocas, dos contatos, e tornam-se, assim, lugares de especial importância no cenário da vida urbana.

2.3 A escala humana

Escala humana, em sentido literal, é a medida referente à relação existente entre as dimensões do espaço edificado e do homem. É comum o seu uso em relações de proporção e de escala do homem em relação à determinada edificação, sendo de escala humana ou uma escala não humana.

Mas este é um significado muito simplista a um termo que possui implicações muito maiores. Anhaia Mello, professor universitário, um dos fundadores da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, e que foi prefeito da cidade entre 1930 e 1931, desde essa época se preocupava com a humanização do planejamento urbano, de modo que a cidade obedecesse às possibilidades de desempenho humano. Para ele, a referência da vida deveria ser a da escala humana e não a das possibilidades técnicas, estas ilimitadas, uma vez que a cidade é um organismo vivo e não um mecanismo. Já abraçava a ideia de cidades sociais, da preocupação humanitária, com a precedência dos valores humanos sobre os imobiliários. Ele defendia que a “escala humana” ultrapassava a dimensão espacial; o bem-estar social e coletivo era o sinônimo efetivo de vida urbana e vida em comunidade.

Entre suas propostas enquanto administrador público, Mello afirmava que os problemas somente seriam resolvidos com o planejamento urbano humanizado, com as técnicas voltadas para os interesses da sociedade, através de atitudes humanistas, reduzindo as distâncias entre moradia, trabalho e lazer, por exemplo, ou no sentido de tornar a cidade agradável a todos. Esse referencial teórico de humanização da vida urbana utilizado por ele é que significa adequar o planejamento urbano à “escala humana”.

Desta forma, qualquer edifício na arquitetura ou projeto urbanístico, só existe para o uso ou apreciação das pessoas. A escala é fundamental para atingir suas verdadeiras funções. Sem pensar na escala das pessoas, nada funcionaria para elas.

Gehl (2013) também parte do mesmo pressuposto de que a escala humana é fundamental e que é ruim quando se planeja uma cidade “de fora dela”.

“Quando os urbanistas planejam e organizam edifícios na cidade como se fossem vistos pela janela do avião, em vez de edifícios vistos da rua. Em vez de planejar a cidade de baixo, planejam de cima. Primeiro os edifícios, depois os espaços livres e depois, finalmente, preocupam-se um pouco com as pessoas. Nos tempos antigos, sempre se pensou nessa ordem: pessoas, espaços e edifícios. Até que se inverteu a ordem: edifício, espaços e pessoas”³.

2.4 Assimilações do referencial teórico

Ao preponderar sobre os elementos que trazem vitalidade à cidade, como as ruas e calçadas, é fácil compreender que a essência de um bom projeto de intervenção urbana, que busque garantir e propiciar qualidade de vida às pessoas, está intimamente ligada à qualidade do que se propuser a produzir para o espaço público. Levando-se em consideração o pedestre e as diversas situações a que estão expostos diariamente, como falta de mobilidade, obstrução de espaços, infraestrutura desarticulada com os modos de transporte, ausência de espaços públicos de livre fruição, para que uma intervenção urbana tenha sucesso, e consiga trazer oportunidades para a promoção social, econômica e ambiental, é imprescindível que as pessoas experimentem um espaço atraente, harmônico, bonito, divertido, seguro, que agregue pessoas e valores, e onde elas possam se reunir para relaxar, descansar, apreciar, conversar.

Deste modo, sempre atento à escala humana, no sentido de humanização e bem-estar social e coletivo, a proposta de uma intervenção na Avenida Paulista depende de um ambiente como este, e é a proposta que se pretende alcançar com este trabalho.

³ Entrevista concedida à Revista Arquitetura e Urbanismo AU, em 2015.

3 REFERÊNCIAS PROJETUAIS

As referências utilizadas são baseadas em quatro modelos já existentes e duas propostas de projeto. É notória a quantidade de projetos que visam reavivar viadutos desativados ou subutilizados, como está ocorrendo em São Paulo ou Toronto, transformando-os em parques elevados.

Dentre estes exemplos aqui trazidos, podem-se tirar grandes lições de urbanidade que podem nortear a proposta de intervenção na Avenida Paulista, como as mencionadas por Saboya (2011), a saber:

1. **Muitas pessoas utilizando os espaços públicos**, especialmente as calçadas, parques e praças.
2. **Diversidade de perfis**, interesses, atividades, idades, classes sociais, etc.
3. **Alta interação entre os espaços abertos públicos e os espaços fechados**, tais como:
 - a. pessoas entrando e saindo das edificações (o que é desempenhado especialmente bem pelo comércio de pequeno porte – grandes equipamentos tendem a interiorizar essas interações, tal como acontece nos shoppings e nos grandes magazines);
 - b. mesas nas calçadas;
 - c. contato visual dos andares superiores através de janelas (paredes cegas são um veneno para a Urbanidade);
4. **Diversidade de modos de transporte e deslocamento** (pedestres principalmente, mas também ciclistas, automóveis, ônibus, trens, etc.);
5. **Pessoas interagindo em grupos**, o que requer espaços que apóiem essas atividades, como bancos, mesas, áreas sombreadas, etc.)
6. **Traços da vida cotidiana** – crianças indo à escola, pessoas comprando o jornal, indo à mercearia, fazendo compras, etc. [...] Cidades eminentemente turísticas têm milhares de pessoas nas ruas, mas a sensação pode ser a de um museu a céu aberto se não houver traços da vida cotidiana. Quando todos são turistas, não parece haver urbanidade real, apenas movimento de pessoas.

Quanto às propostas, elas se referem à criação de espaços elevados na cidade, sendo esta uma estratégia que se mostra como uma nova tendência mundial para os espaços públicos, e a pedestrianização, que dá preferência ao pedestre, aumentando o sentido de dimensão pública do espaço e valorizando as relações sociais.

3.1 High Line

O primeiro referencial escolhido para este trabalho foi o *High Line Park*, que fica localizado em Nova Iorque, nos Estados Unidos. Trata-se de um parque urbano linear que foi implantado sobre uma linha férrea elevada. Ele se tornou "[...] referência mundial pela qualidade do desenho urbano e pelo sucesso como estratégia de renovação de áreas centrais degradadas".⁴

Como contribuição para a proposta projetual a ser apresentada, destaca-se neste parque a elevação e a funcionalidade dos variados espaços públicos de convivência, lazer e contemplação. Os espaços não costumam ditar ou limitar as atividades possíveis de serem realizadas neles, sendo repletos de passeios e mobiliários de *design* inovador, que convidam as pessoas a ocuparem o local de maneiras diferenciadas (FIG. 1 a 4).

Além disso, em vários trechos, o parque incorpora elementos de *street art* aos espaços, aspecto que se verá no contexto da área da proposta. Neste sentido, a organização estadunidense *Project for Public Spaces* (PPS), destaca que “mais do que nunca, as obras de arte pública são estimulantes e convidam a um diálogo ativo ao invés da observação passiva, fomentando, assim, a interação social que pode inclusive conduzir a um sentido de coesão social entre os próprios espectadores”, em uma reportagem da Associação Brasileira dos Escritórios de Arquitetura (AsBEA). Ações desse tipo permitem que os cidadãos mudem sua percepção de um lugar, podendo identificar-se com este, considerando-o divertido e dinâmico.



⁴ HIGH Line. Revista eletrônica concursosdeprojetos.org. [s.l], 2012. <https://concursosdeprojeto.org/2012/01/10/high-line-nova-iorque/>

Figura 1 – Vista aérea do High Line

Fonte: Archdaily. Disponível em: <<http://www.archdaily.com/24362/the-new-york-high-line-officially-open>>. Acesso em: 28 maio, 2016.



Figura 2 – Local de apreciação da rua no High Line

Fonte: Archdaily. <http://www.archdaily.com/516847/from-the-landscape-imagination-james-corner-s-essay-on-the-high-line>>. Acesso em 28 mai 2016.



Figura 3 – Formas de apropriação do espaço no High Line

Fonte: Archdaily. <http://www.archdaily.com/516847/from-the-landscape-imagination-james-corner-s-essay-on-the-high-line>>. Acesso em 28 mai 2016.



Figura 4 – *Street art* no High Line

Fonte: The Globe and Mail. Disponível em <<http://www.theglobeandmail.com/life/home-and-garden/architecture/the-high-line-effect-why-cities-around-the-world-including-toronto-are-building-parks-in-the-sky/article20877673/>>. Acesso em: 28 maio. 2016.

3.2 New York – Times Square

Outra referência nova-iorquina é o processo de pedestrianização promovido na *Times Square*, famosa e emblemática avenida de Nova York. Michael Bloomberg, ex-prefeito da cidade, tomou uma inesperada atitude em 2009 e fechou parte da Avenida, também conhecida como *Broadway*, para os carros, instalando praças temporárias, objetivando, além do aumento da segurança para os pedestres, a diminuição do congestionamento de veículos. Esta medida foi implementada utilizando somente tintas e mobiliário removível, como cadeiras de praia, na condição de experimento. Porém, devido seu sucesso, em fevereiro de 2010, tornou-se permanentemente fechado o trânsito entre as Avenidas 42 e 47, onde se situa a famosa *Times Square*.

Desde a abertura para as pessoas, a *Times Square* se consolidou como um local onde circulam diariamente 400 mil pessoas, além da realização de grandes eventos todos os anos. Os dados resultantes desta abertura foram impressionantes. Os acidentes causados pelo trânsito baixaram 33% e o número de estabelecimentos comerciais aumentaram 180% (GAETE, 2014). Porém, em consequência deste sucesso, o espaço começou a se desgastar por não haver uma infraestrutura apropriada para o recebimento desta demanda. Assim, os departamentos urbanísticos e de trânsito da cidade contrataram um escritório de arquitetura

norueguês para o desenvolvimento de um projeto urbano definitivo, objetivando a melhoria da qualidade e da atmosfera deste local histórico para turistas e residentes, pedestres e ciclistas, além de reduzir os impedimentos no tráfego.

A proposta da modificação do local procurou melhorar ainda mais este panorama estatístico, com a criação de uma superfície ininterrupta e coesa, reforçando o papel icônico da rua, se tornando um palco externo de entretenimento, cultura e da vida urbana. A pavimentação de concreto pré-moldado e bancos de granito substituíram a pintura no chão e as cadeiras e mesas inicialmente implantadas; sendo similar em todas as novas praças da *Broadway*, criando assim um conjunto coerente.

A requalificação da *Times Square* mudou completamente sua imagem de “congestionada por carros” por espaços públicos unicamente para pessoas, se tornando bem sucedida e uma das melhores praças do mundo (FIG. 5 e 6). Segundo Janette Sadik-Khan, secretária de transportes de Nova York:

[...] havia setenta pedestres para cada dez carros na *Times Square* [...] mas os carros eram mais barulhentos e mais bem servidos de infraestrutura [...] O balanço estava na direção errada. Mas agora o rendimento das lojas e negócios na *Times Square* aumentou 71%. Este é o maior aumento da história! (SADIK-KHAN, 2010).⁵



Figura 5 - Evolução *Times Square* nos último 10 anos.

Fonte: Nyc.gov., Summer Streets. Disponível em:

<<http://www.nyc.gov/html/dot/summerstreets/html/home/home.shtml>>. Acesso em: 9 nov. 2015.

⁵ Entrevista concedida ao website *Esquire* <http://www.esquire.com/entertainment/interviews/a8980/janette-sadik-khan-1210/>



Figura 6 - Proposta final projeto *Times Square*.

Fonte: Inhabitat.com., Disponível em: <<http://inhabitat.com/nyc/wp-content/blogs.dir/2/files/2015/10/Snohetta-Times-Square-Renovation.jpg>>. Acesso em: 9 nov. 2015.

3.3 Coulée Verte

O inspirador da *High Line*, o *Coulée Verte*, anteriormente chamado de *Promenade Plantée*, é um parque linear de 4,7 km localizado no 12 arrondissement de Paris, na França. Localizado na rota de uma antiga linha ferroviária, que se estende desde de *Place de la Bastille* até o porte de *Montempoivre* (FIG. 7).

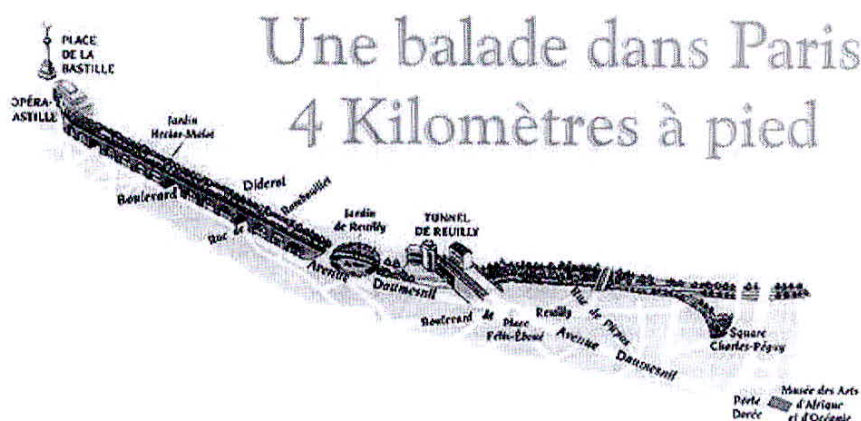


Figura 7 – *Coulée Verte*

Fonte: Paris Zig Zag. Disponível em: <<http://www.pariszigzag.fr/sortir-paris/balade-paris/la-coulee-verte-paris>>. Acesso em: 28 maio. 2016

O primeiro segmento é elevado em cima do viaduto *des Arts* e o segundo está sob o grau de rua, que compreende o *Promenade Verte*. Atravessa 20 blocos da cidade, fatia-se

através de dois edifícios, abre-se para novos jardins, cria acesso à cidade com escadas e pontes verdes e restaura e revitaliza uma área que era uma das mais pobres na cidade por causa da estrada de ferro em decomposição e os respectivos perigos escondidos. O segundo segmento da Promenade é acessado por uma ponte descendente que se espalha em um gramado grande. A partir daqui, o caminho corre abaixo do nível da rua e tem um impacto mais espontâneo. Ele se expande em vários lugares, com pequenos jardins dando a sensação de estar no fundo de uma área natural.

A proposta contribui para o projeto pela continuidade do parque ao nível do solo, interligando diversas áreas verdes, mostrando diversas perspectivas do trecho (FIG. 8 a 10).



Figura 8 – Passarela Coulée Verte

Fonte: Land Archs. <<http://landarchs.com/urban-revitalisation-inspired-new-york-citys-high-line-park/>>. Acesso em: 28 maio. 2016



Figura 9 – Viaduto Coulée Verte

Fonte: Lands Archs <<http://landarchs.com/urban-revitalisation-inspired-new-york-citys-high-line-park/>>. Acesso em: 28 maio. 2016



Figura 10 – Vista interior do viaduto Coulée Verte

Fonte: a autora

3.4 Passarela de pedestres Tabiat

Tabiat é a maior passarela de pedestres construída até hoje no Irã, possuindo 270m de comprimento. Localizada no norte de Teerã, conecta dois parques públicos, estendendo-se sobre *Shahid Modarres*, uma das principais rodovias da cidade (FIG. 11 e 12).

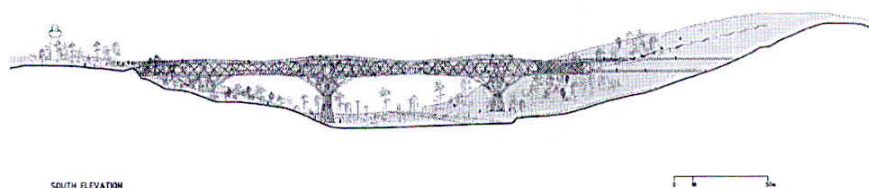


Figura 11 – Elevação Sul passarela de pedestres Tabiat

Fonte: Archdaily Disponível em <<http://www.archdaily.com.br/br/760046/passarela-de-pedestres-tabiati-diba-tensile-architecture>>. Acesso em: 28 maio. 2016.

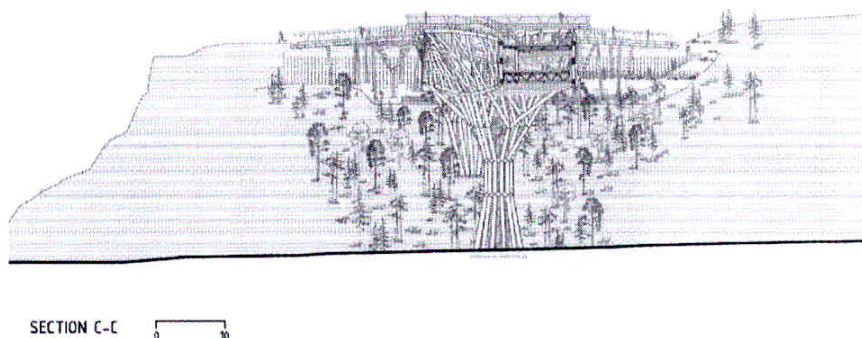


Figura 12 – Corte CC passarela de pedestres Tabiat

Fonte: Archdaily Disponível em <<http://www.archdaily.com.br/br/760046/passarela-de-pedestres-tabiati-diba-tensile-architecture>>. Acesso em: 28 maio. 2016.

A inspiração desta passarela veio da conexão de dois parques sobre uma importante rota viária, visando um percurso de vários níveis e múltiplos caminhos, para evitar uma perspectiva de um ponto de fuga, o que induz o andar para frente (FIG. 13).

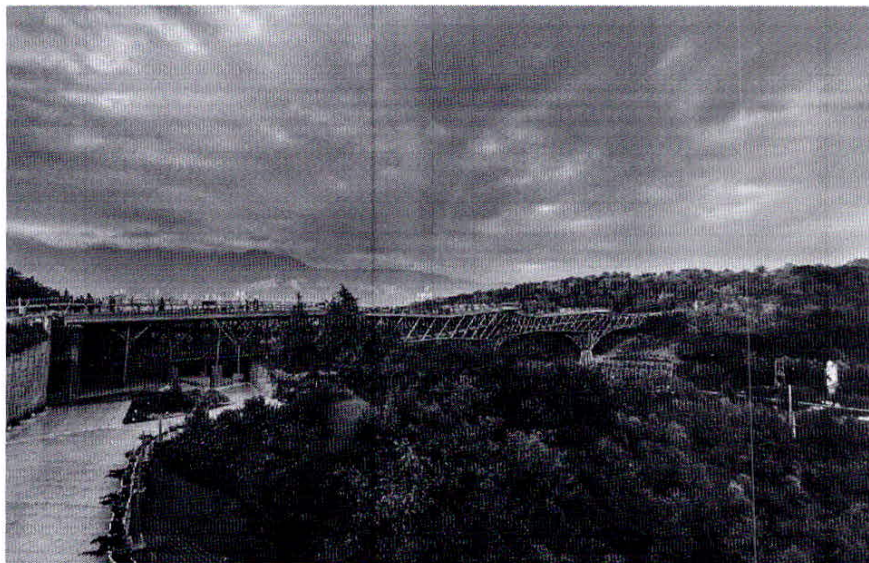


Figura 13 – Passarela de pedestres Tabiat

Fonte: Archdaily Disponível em <<http://www.archdaily.com.br/br/760046/passarela-de-pedestres-tabiati-diba-tensile-architecture>>. Acesso em: 28 maio. 2016.

Sua forma curvilínea, as mudanças de larguras e a ligeira inclinação dos pisos que retarda o trajeto do usuário, oferecendo uma sensação de vagar e constantes mudanças de vistas para os parques e a arquitetura da cidade, possuindo diversos pontos de permanências para apreciação, foram peças-chave para criação da proposta para a Avenida Paulista (FIG. 14).



Figura 14 – Vista interior da passarela de pedestres Tabiat

Fonte: Archdaily Disponível em <<http://www.archdaily.com.br/br/760046/passarela-de-pedestres-tabiati-diba-tensile-architecture>>. Acesso em: 28 maio. 2016.

3.5 Competição de *design* - Passarela de pedestre em *Fatih Vatan Street*, Istambul, Turquia

O escritório de arquitetura *LEA Invent*, juntamente com Burçak Pekin, teve sua proposta vencedora para a *Pedestrian Footbridge Design Competition*, em *Fatih Vatan Street*, Istambul, Turquia. A passarela está localizada em um dos mais movimentados distritos de Istambul. Nele se encontra o principal eixo que liga o centro à península histórica, expondo uma parte importante da carga de tráfego, com a principal rota de trem passando bem no meio. Portanto, abrange a encruzilhada mais importante entre os veículos e circulação de pedestres na região (FIG. 15).



Figura 15 – Projeto de passarela de pedestre em Istambul

Fonte: Archdaily. Disponível em: <<http://www.archdaily.com/103462/new-visions-for-pedestrian-footbridge-design-competition-winner-lea-invent>>. Acesso em: 28 maio. 2016

Como referência, a passarela que busca eliminar o tráfego de veículos, estabelecendo uma elevação para obter uma área mínima para o movimento de pedestres, foi o elemento mais importante na proposta projetual objeto deste trabalho.

Foi enriquecida para ser também uma praça peatonal, contendo atividades comerciais e culturais. A praça também foi transformada em parque de pequena escala com diversos tipos de vegetação. Assim, a profundidade de perspectiva da rua busca uma forma arquitetônica concebida para "sublinhar" a continuidade urbana (FIG. 16 e 17).

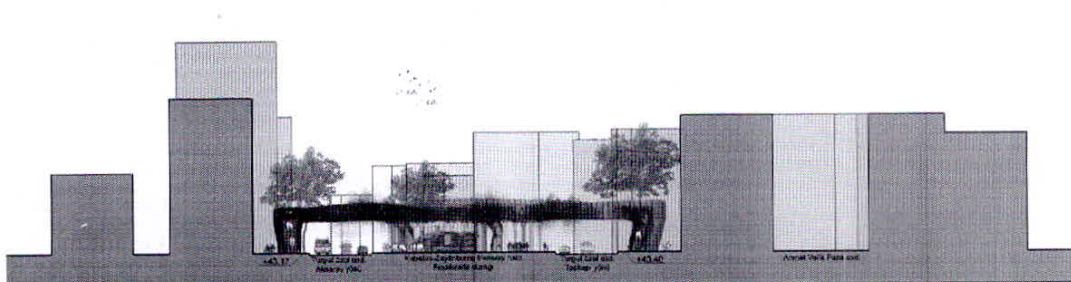


Figura 16 - Projeto de passarela de pedestre em Istambul – fachada

Fonte: Archdaily. Disponível em: <<http://www.archdaily.com/103462/new-visions-for-pedestrian-footbridge-design-competition-winner-lea-invent>>. Acesso em: 28 maio. 2016



Figura 17 - Projeto de passarela de pedestre em Istambul – vista ao nível dos olhos

Fonte: Archdaily. Disponível em: <<http://www.archdaily.com/103462/new-visions-for-pedestrian-footbridge-design-competition-winner-lea-invent>>. Acesso em: 28 maio. 2016

As linhas curvas também são o referencial, pois impõem as perspectivas e as fachadas como "membranas paisagísticas", que ajudam a manter a conexão visual entre o nível do solo e também com a profundidade urbana. Também, ajudam a quebrar a monotonia do espaço geométrico viário.

3.6 Competição Street Bridge Park

Escolhido unanimemente pelo júri do concurso para *Washington DC 11th Street Bridge Park*, o projeto do escritório de arquitetura OMA + OLIN busca transformar a

estrutura da antiga rodovia sobre o Rio Anacostia em um parque elevado, possuindo um novo espaço cívico para a cidade, através de uma dinâmica e inserção estrutural (FIG. 18).

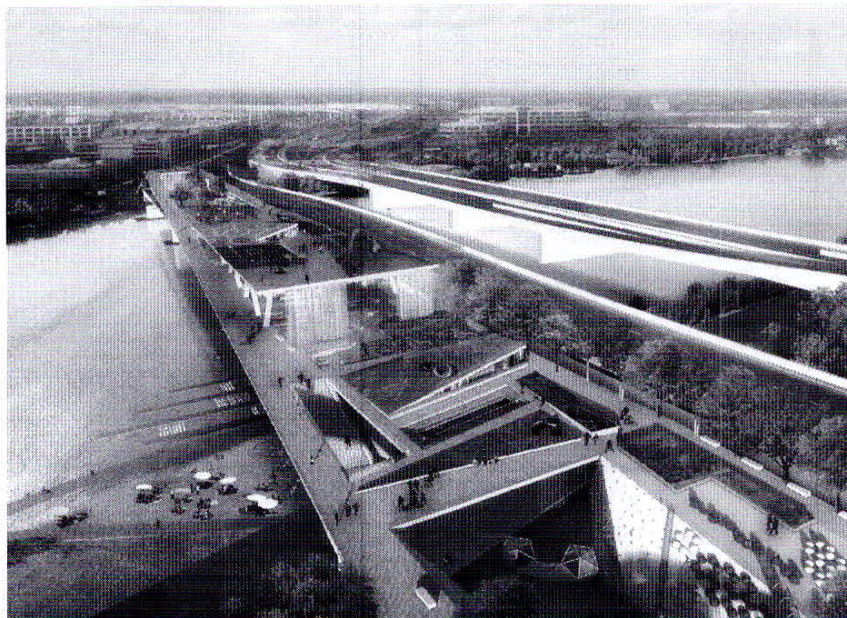


Figura 18 – Projeto para *Street Bridge Park* – vista aérea

Fonte: Archdaily. Disponível em <<http://www.archdaily.com/557944/oma-olin-win-competition-for-d-c-s-bridge-park/>>. Acesso em: 28 maio. 2016

A referência para o projeto veio da concepção de uma paisagem icônica e multifuncional. Também a ideia de um mirante com vistas amplas, um auditório, uma cobertura que podem ter programas de abrigo e uma praça pública onde os dois caminhos se encontram (FIG. 19 e 20).



Figura 19 – Projeto para *Street Bridge Park* – Praça pública

Fonte: Archdaily. Disponível em <<http://www.archdaily.com/557944/oma-olin-win-competition-for-d-c-s-bridge-park/>>. Acesso em: 28 maio. 2016

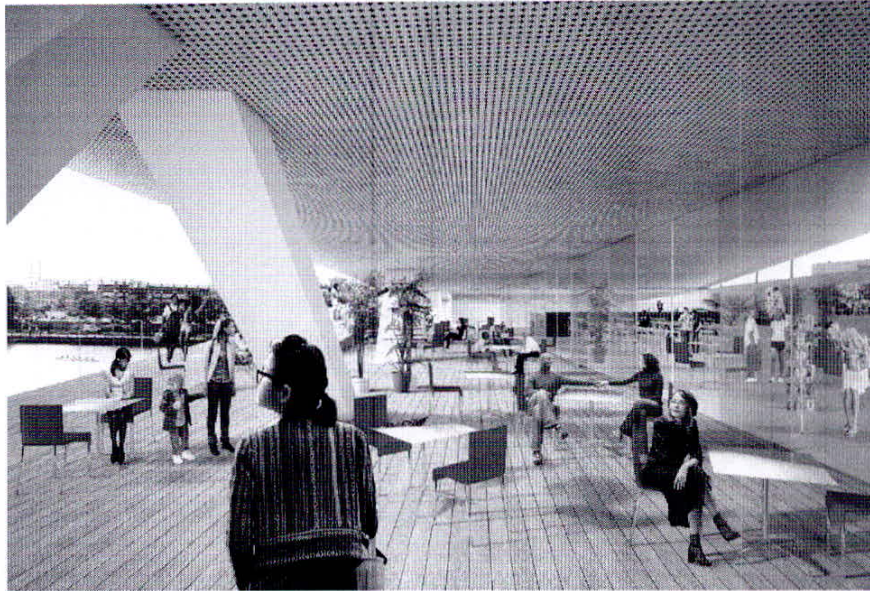


Figura 20 – Projeto para *Street Bridge Park* – Abrigo

Fonte: Archdaily. Disponível em <<http://www.archdaily.com/557944/oma-olin-win-competition-for-d-c-s-bridge-park/>>. Acesso em: 28 maio. 2016

4 OBJETO DE ESTUDO

4.1 Avenida Paulista: um breve histórico

Idealizada pelo engenheiro agrônomo Joaquim Eugênio de Lima, proprietário do terreno, a Avenida Paulista foi inaugurada em 1891 para loteamento (FIG. 21), em meio a uma grande efervescência da cidade devido à industrialização. Esta área buscava atender principalmente os barões do café e a classe burguesa.

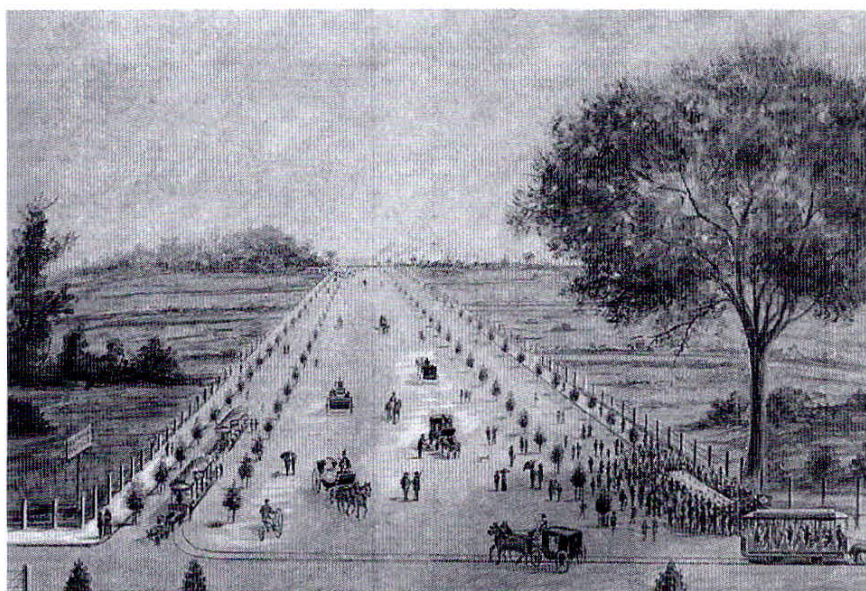


Figura 21 - Inauguração da Avenida Paulista

Fonte: MARTIN, Jules. *Acervo do Museu Paulista da Universidade de São Paulo*. São Paulo, 1891

Em princípio, os novos edifícios tinham caráter exclusivamente residencial, sendo aos poucos construído prédios com o espaço comercial no térreo. Somente na década de 60 é que as grandes empresas começaram a aparecer na região, passando a englobar diversas funções que anteriormente eram encontradas nos centros históricos e centros administrativos. Assim, progressivamente, a avenida começou a ser determinada como um novo centro, sendo consolidada como tal na década de 70.

O surgimento da Paulista já constituiu de uma grande imagem simbólica para São Paulo por representar sua elite oligárquica, sendo até os dias atuais símbolo de aspectos relacionados como riqueza e trabalho. Assim, ela serve de cartão postal da cidade e possuidora de um carinho especial de seus governos, mascarando os problemas das outras

faces da cidade, características inerentes das metrópoles capitalistas. Porém, em oposição a esse semblante capitalista, a Avenida Paulista é um importante palco para as manifestações socioculturais, sendo estas as principais forças movimentadoras de sua evolução simbólica.

Sennet (1988) analisa que a Avenida Paulista, ao longo de um século, assistiu ao domínio e às vantagens das mobilidades individuais asseguradas pelo automóvel, agregando-se a outras estruturas tecnológicas e urbanas em direção ao individualismo, da reclusão e da desvalorização dos espaços públicos. Segundo Abrahão (2011), esse processo será irreversível enquanto persistir a ideia da cidade como “máquina de mobilidade”, como o caso da Avenida Paulista, carinhosamente aqui chamada apenas de Paulista, que possui uma excepcional acessibilidade dos transportes públicos de massa e uma boa inserção urbana, porém, com espaços públicos pessimamente alocados que dificultam sua relação entre os cidadãos (FIG. 22).

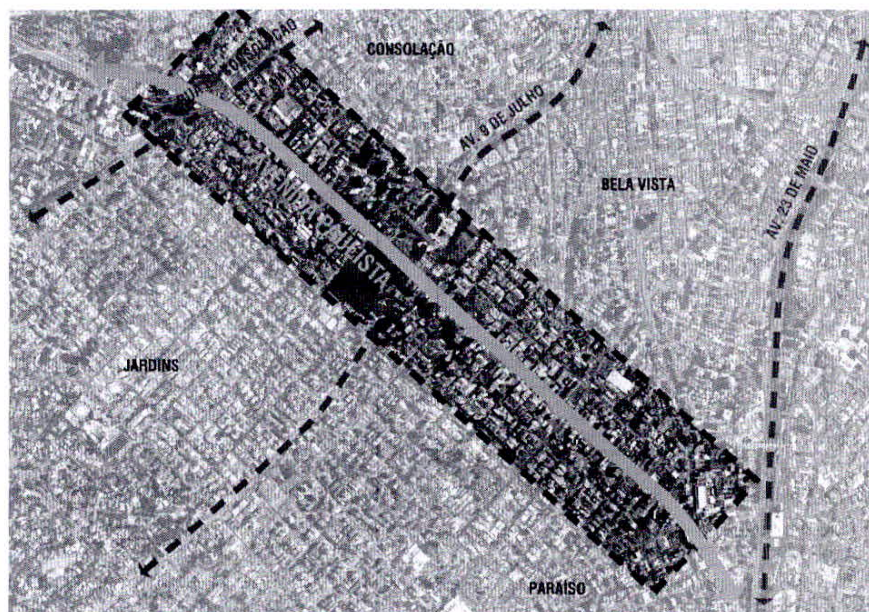


Figura 22 - Planta de Situação da Avenida Paulista

Fonte: concursosdeprojeto.org, e. Museu - Instituto Moreira Salles - São Paulo - Bernardes + Jacobsen. Disponível em: <<http://concursosdeprojeto.org/2012/03/04/museu-instituto-moreira-salles-bernardes-jacobsen/#jp-carousel-17158>>. Acesso em: 9 nov. 2015.

4.2 Programa "Paulista Aberta"

A Avenida Paulista já possui um longo histórico de abertura para pessoas como em grandes eventos ou como espaço de lazer, sendo que quase semanalmente observa-se seu tráfego de veículos motorizados interrompidos por manifestações políticas, sociais e culturais,

das mais diferentes raízes. Além disso, no Natal, uma grande quantidade de pessoas aprecia a pé a iluminação temática ou a frequência para fazer compras. Durante a gestão da prefeita Marta Suplicy (2001-2005), o projeto “Domingo na Paulista” já transformava a via em área de lazer.

As discussões sobre “carros *versus* bicicletas” durante a implantação da ciclovia na Avenida Paulista fomentaram o início de outro debate: o da escala humana na avenida, salientando os temas de mobilidade peatonal, e dos espaços públicos.

Um grupo de coletivos em São Paulo, originados pelas organizações Minha Sampa e Sampapé, organizou uma ação denominada “Paulista Aberta” no final de 2014. O início deste projeto foi elaborado por Letícia Sabino, mestranda em *Urban Design and City Planning, da UCL, em Londres*, e co-criadora da organização SampaPé. Ao escrever a mobilização “Se a Paulista Fosse Nossa”, seguido do envio de mais 1.500 e-mails direcionados ao Prefeito Haddad, utilizou um aplicativo elaborado por uma das organizações atuantes, chamado “Panela de Pressão”, onde interessados no projeto acessavam a página da mobilização e enviavam um email automático diretamente à caixa postal do Prefeito Haddad e gestores envolvidos no tema.

O objetivo era a abertura da Avenida Paulista para pedestres e ciclistas durante os domingos, restringindo o acesso de todos os veículos motorizados. “A mudança de paradigma começa no vocabulário: a proposta é ‘abrir a avenida para pessoas’, e não ‘fechá-la para carros’, evitando a tentação de assumir que o espaço pertence, a princípio, aos automóveis”, afirmou o grupo de coletivos em seu projeto.

A estratégia proposta foi testada em um domingo, dia 28 de junho de 2015, conjuntamente com a abertura da ciclovia na avenida. Neste dia, foi realizada também uma pesquisa pela equipe Cidade Ativa, participante do projeto “Paulista Aberta”, coletando dados do público utilizando painéis interativos (FIG. 23), nos quais os objetivos eram entender o perfil dos presentes do evento, as relações com as diferentes partes da cidade e da Região Metropolitana e qual a opinião sobre a ciclovia e a iniciativa de abertura da Avenida Paulista. O resultado desta pesquisa consistiu na aprovação de 88% dos entrevistados para a abertura da Avenida.

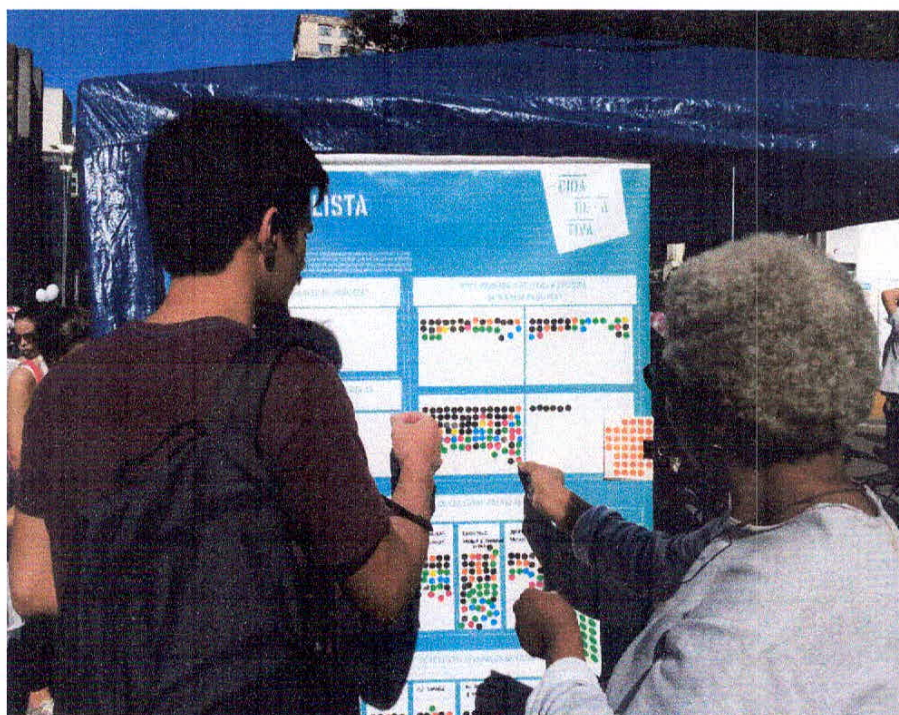


Figura 23 - Painel interativo durante a pesquisa na Paulista
Fonte: CIDADE ATIVA (2014)

A proposta inicial era que ocorresse durante o período de férias escolares em julho, e, se os resultados fossem positivos, abrangeria demais regiões da cidade de São Paulo carentes dos espaços de lazer.

O projeto Paulista Aberta buscava a oferta de mais espaço de lazer, encontro e atividade física ao cidadão paulistano aos domingos na avenida. Assim, propôs a abertura das vias para o pedestre para que o cidadão pudesse usufruir o espaço localizado entre os dois parques localizados na Av. Paulista, Parque Tenente Siqueira Campos (Trianon) e Parque Mario Covas. Este fechamento resultava na ampliação da área de circulação a pé aos domingos no mesmo horário de funcionamento da ciclofaixa de lazer, assim, o projeto não buscava a abertura por completo da Av. Paulista, mas somente um lado da via (FIG. 24 e 25).

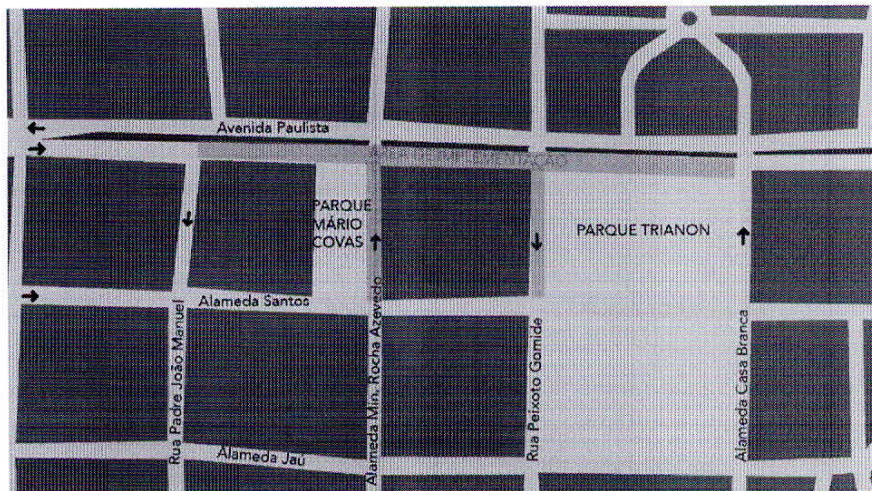


Figura 24 - Área Implementação proposta "Paulista Aberta"
 Fonte: Projeto Paulista Aberta (SABINO; COELHO, 2014).

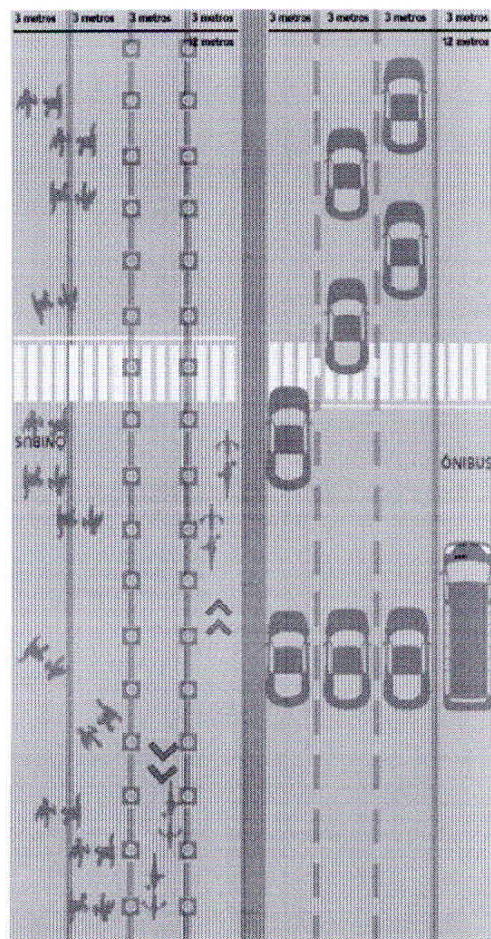


Figura 25 - Distribuição da função das faixas viárias
 Fonte: Projeto Paulista Aberta (SABINO; COELHO, 2014).

Os usos destinavam-se exclusivamente para a circulação e prática de esportes, sem nenhum equipamento que gerasse a aglomeração no espaço. Entretanto, propuseram seu uso nas duas vias de apoio, mobiliários móveis como bancos e plantas, para suporte do uso do espaço, além da possibilidade do recebimento dos *foodtrucks* e outras atividades de pequeno porte.

4.3 Análise e Diagnóstico

A Avenida Paulista sofreu uma recente transformação quanto a sua dimensão devido à implantação da ciclovia (FIG. 26 e 27).

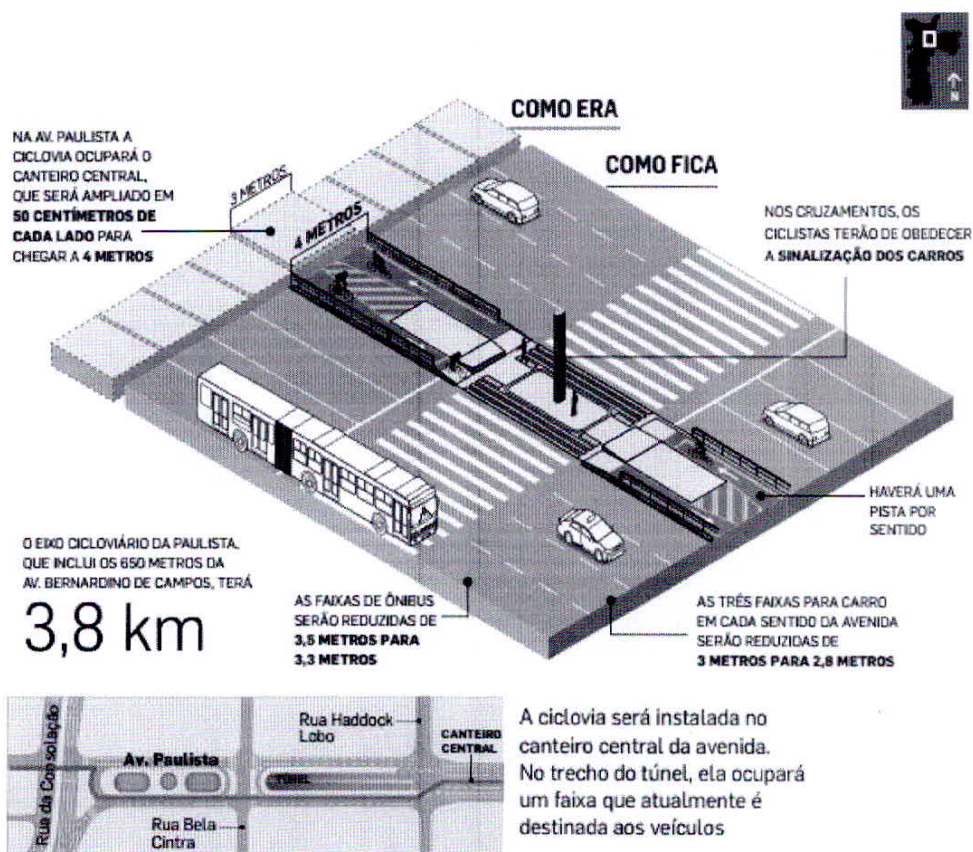


Figura 26 - Modificação estrutura viária Paulista
Fonte: Secretaria de Transporte (2015), adaptado pela autora

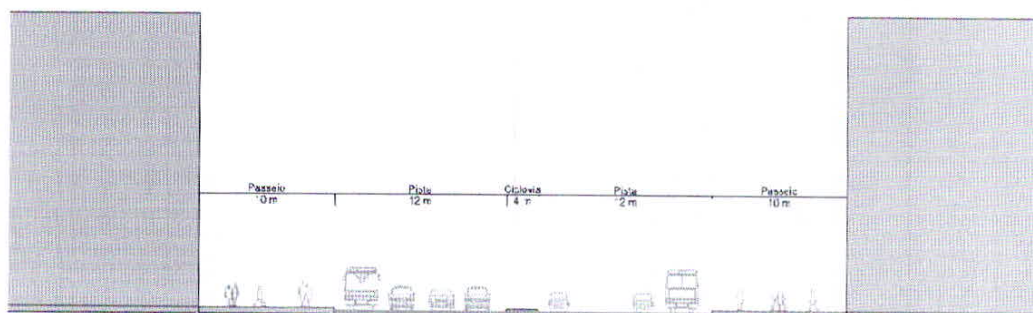


Figura 27 - Corte Atual
Fonte: a autora

Assim, as dimensões atuais de cada lado das vias são: 10 metros de calçadas; 24 metros as vias para veículos automotores e 4 metros de ciclovia. Sua extensão é de 2,6 quilômetros com a inclinação média de aproximadamente 6,7%.

Para a realização desse diagnóstico foi utilizado o método adaptado de análise comportamental da observação direta, desenvolvido Jan Gehl em seu livro *How to Study a Public Life* (2003), nos dias de fechamento e de abertura. O método de Gehl objetiva indicar a situação da movimentação peatonal a partir do valor de dois atos simultâneos: a “passagem” e “permanência” dos pedestres no espaço público, sendo o pesquisador como o principal observador. Esse tipo de pesquisa enfoca a questão de observação do movimento das pessoas em sua conexão com os sistemas de transportes públicos ali instalados, as rotas predominantes de desembarque e embarque dos usuários, sua apropriação do espaço e de como o uso do solo da região pode influenciar na atração do pedestre para aquele local. O resultado deste diagnóstico pode ser visualizado no Apêndice A.

4.4 Proposta projetual de intervenção na Avenida Paulista

4.4.1 Contextualização

Há décadas o planejamento urbano tem negligenciado a dimensão humana, enquanto a acomodação dos automóveis se tornou uma das principais diretrizes para a construção das cidades, deixando marcas no tecido urbano, impactando não apenas no desenho do sistema viário, mas também na qualidade dos espaços livres públicos, desvalorizados pela ideologia modernista de planejamento. O espaço livre público urbano perde sua prioridade como local

de encontro, e os moradores deixam a rua e passam a frequentar prioritariamente espaços privados como shoppings centers, clubes e casas noturnas para convívio social.

A Organização das Nações Unidas (ONU) alertou sobre a diminuição dos espaços públicos nas cidades, ocupando apenas 21% do total da superfície nas cidades em expansão.

Muitas cidades estão tomando medidas para melhorar a qualidade do seu espaço público, como o fechamento de vias temporariamente, a intervenção ou criação de espaços públicos elevados.

Este trabalho traz uma proposta projetual deste símbolo econômico e cultural da cidade de São Paulo sobre a reflexão de seu uso aos domingos e nos dias de semana. O desenho resultante explora a possibilidade de ocupação do espaço sobre a superfície, o que diferencia das soluções usuais no país, que geralmente se limitam a construções de infraestruturas voltadas ao transporte motorizado.

A grande motivação deste trabalho foi buscar soluções que reaproximassem a estrutura física da cidade às atividades humanas de convívio público, procurando criar novos espaços livres à apropriação que hoje se faz de forma informal ou improvisada, incentivar novos usos e contribuir para reaproximação do pedestre com as ruas.

4.4.2 Análises iniciais e definições

Desde o dia 18 de outubro de 2015, os dois mil e oitocentos metros da Avenida Paulista recebem somente pessoas aos domingos. Apesar da existência dos Parques Trianon e Mario Covas, o vão do MASP e o Shoppings Centers, as ruas e as calçadas são dominadas pelos visitantes que realizam diversas atividades, como performances artísticas, aulas de danças, *skate*, bicicleta, patins ou apenas observam todo esse movimento gerado ao ar livre, em um espaço que eles não têm o domínio normalmente. Em uma cidade com uma mistura global de culturas espalhadas por todo o território, é neste dia que se encontra toda a diversidade em um só lugar.

Pensando nisso, o projeto ora proposto busca um enfoque direcionado aos cidadãos em sua multiplicidade, procurando colocar o pedestre na posição de protagonista. A forma do espaço visa à organicidade, fugindo da caracterização tradicional de ruas e parques, e, principalmente, da geometricidade da Avenida Paulista. Assim, a intervenção sobre a via resulta em um espaço de convivência e dinâmica urbana semelhante à existente na via, principalmente nos dias de sua abertura, podendo chamar de “extensão do espaço público”. Assim, buscou-se um espaço compatível com a vida urbana em constante movimento e

transformação, com potencialidade para abrigar atividades diversas e variáveis, e de caráter fundamentalmente democrático.

O processo projetual teve início a partir do estudo na avenida para a aplicação do ensaio a ser elaborado. Este recorte foi feito com base na análise comportamental de ocupação do pedestre na avenida aberta e nos dias normais. Inicialmente, não havia se pensado na construção de um nível elevado, trabalhando-se apenas ao nível da rua entre as estações de metrô Consolação e Triângulo-MASP. Durante o desenvolvimento do projeto, a área a ser desenhada foi diminuída e atentou-se para a subutilização do Parque Mário Covas. Pensando nisso, ocorreu a ideia de integrá-lo, expandi-lo, e conseqüentemente, destacá-lo (FIG. 28).

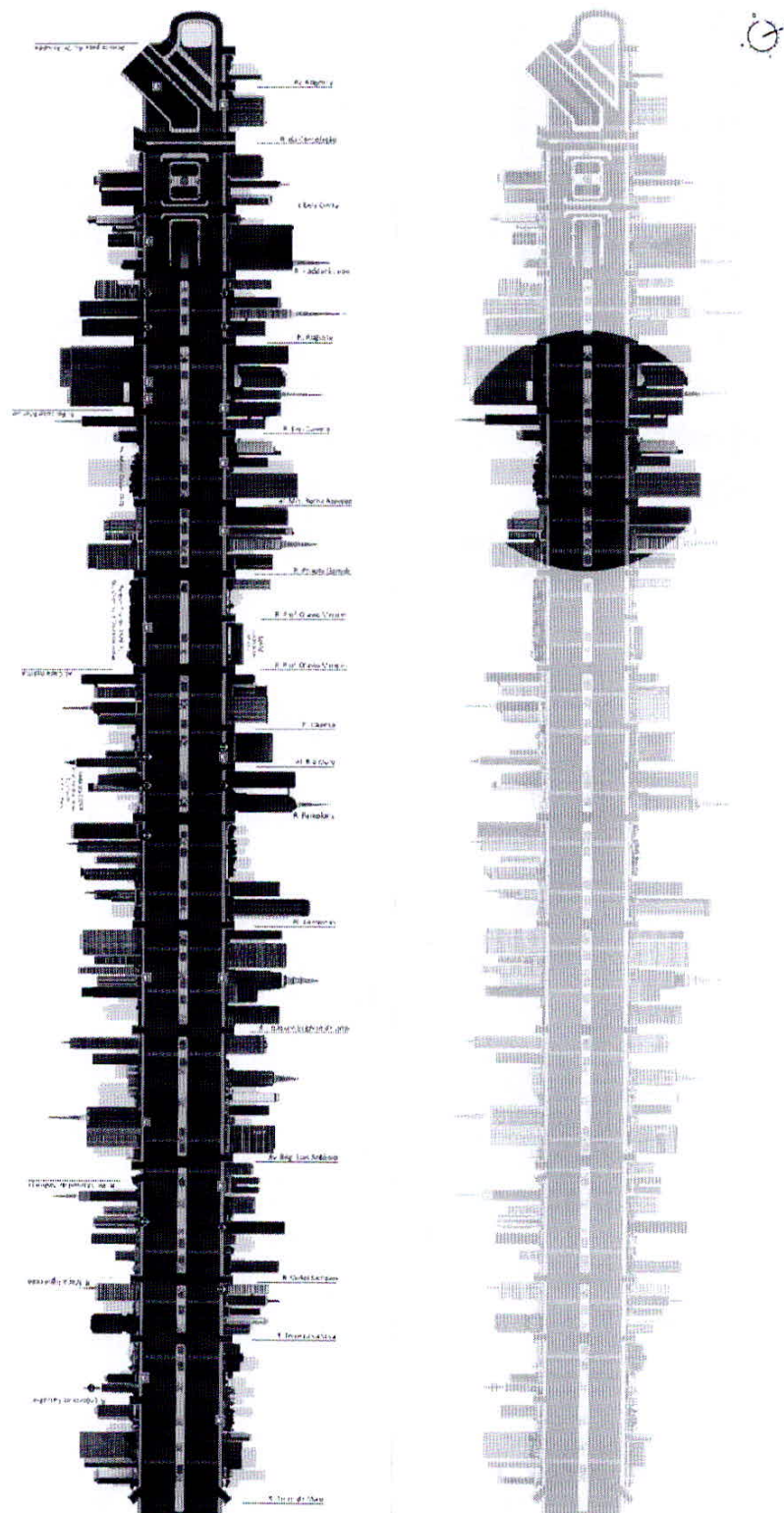


Figura 28 - Localização da Intervenção
Fonte: a autora

O Parque Mário Covas é um espaço subutilizado; é um parque retangular, com alguns caminhos para passar em torno das árvores e alguns bancos, mas não tem nenhuma atratividade. Além disto, ele é todo gradeado por fora, dando a impressão de ser uma área privada. Apesar de sua infraestrutura, é um “não lugar”, face ao cercamento. Muitos paulistas desconhecem este espaço. Por esta razão, o propósito é retirar as grades e transformá-lo em um grande gramado verde, interligando com o parque (FIG. 29).

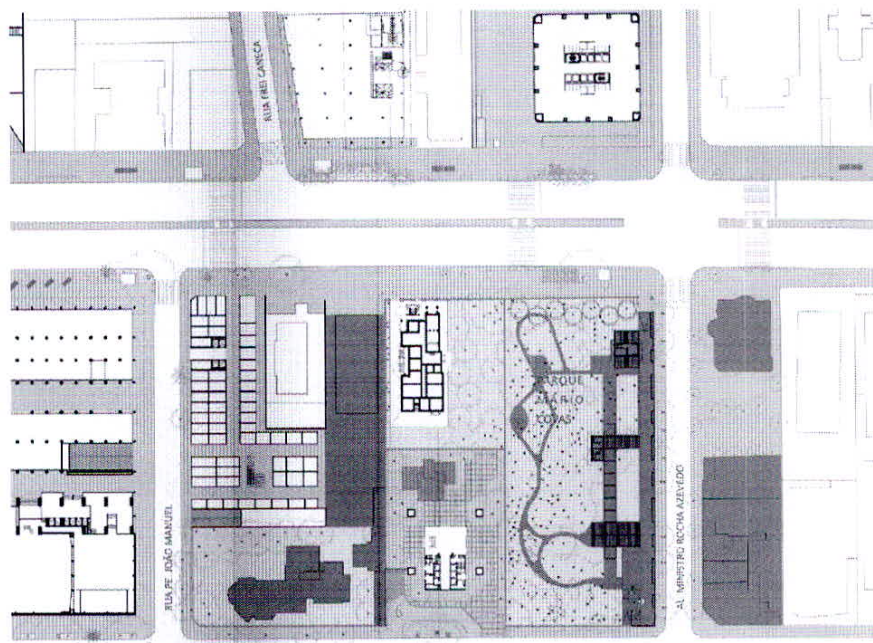


Figura 29 - Planta baixa atual área de intervenção
Fonte: a autora

Bem próximo a ele, quase em frente, fica a Praça dos Ventos, que é um espaço público/privado, muito utilizado pelos trabalhadores da região para passar o tempo do intervalo de almoço. Utilizam muito mais este espaço que o Parque Mário Covas (FIG. 30), de onde surgiu, então, a ideia de interligá-los com a criação de um parque elevado, que não interfira no dia-a-dia da Avenida, mas, ao contrário, que permita a extensão do uso do espaço público como um “lugar” para as pessoas.

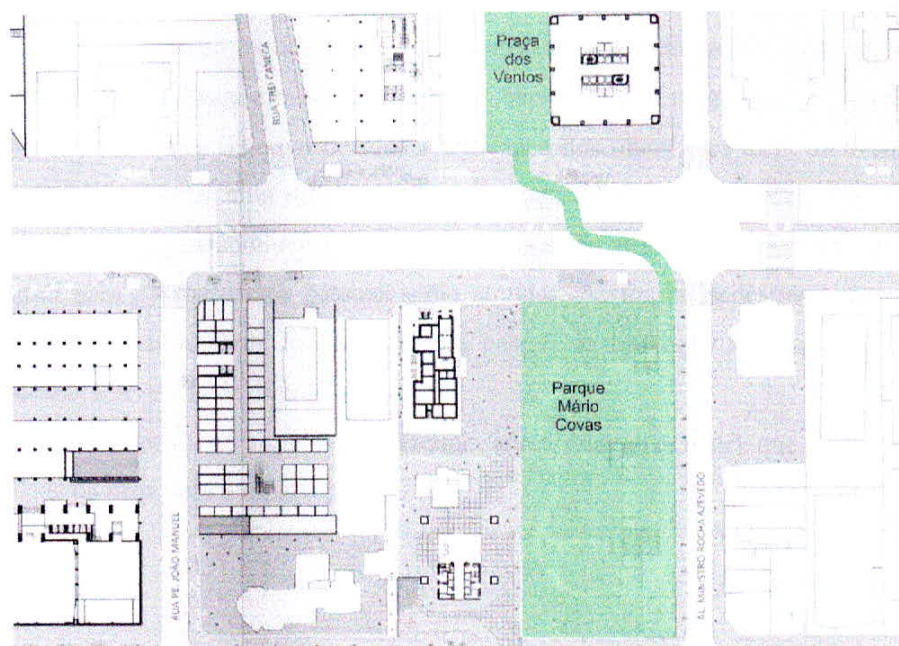


Figura 30 - Interligação Parque Mário Covas - Praças dos Ventos
Fonte: A autora

4.4.3 Conceito e partido

O conceito de um projeto é a ideia principal, a premissa com a qual se quer elaborar uma proposta, a intenção que se quer passar. Assim, recorrendo a Gehl (2013), que argumenta que o que leva as pessoas para o espaço público são as atividades que ali ocorrem, e que a maior atração da cidade são as pessoas, a premissa deste trabalho é ocupar e humanizar a Paulista integralmente, para que as pessoas sejam a atratividade do espaço.

Além disso, a organicidade também é uma das premissas do projeto. Os humanos não andam em linha reta, por mais que o ângulo reto atraia, não é natural, segundo Guillaume Laurant, escritor francês, autor da célebre frase “Por que o homem produz tantos ângulos retos enquanto seu comportamento é tão tortuoso e ilógico?”, do filme “Uma Viagem Extraordinária” (2013). As linhas da natureza revelam movimentos espontâneos, curvos, orgânicos, sendo um dos conceitos utilizados na proposta.

Como partido arquitetônico, que consiste nas decisões do projeto, nas técnicas utilizadas para alcançar o conceito, adotou-se o eixo da *ocupação*, com a análise de atividades (ruas abertas e fechadas para veículos) e os espaços livres gerados para a ocupação por pessoas; e o eixo da *integração espacial* do Parque Mário Covas (espaço público) com a Praça dos Ventos (espaço público/privado).

Além disso, outro partido arquitetônico utilizado foi o do *volume pretendido*, onde a forma através da estrutura elevada e das linhas curvas seriam os elementos norteadores. A estrutura elevada tem o objetivo de mudar o alcance dos olhos para além da avenida e dos prédios. A ideia é fazer uma reflexão sobre o espaço urbano e sobre como ele é utilizado. Quando se constrói pensando em carros, mais carros serão atraídos; da mesma forma, quando se constrói para pessoas, mais pessoas serão atraídas. Assim, os pedestres terão uma nova percepção da avenida, além do caminhar, do passar, da limitação dos espaços, vão poder experimentar a Avenida de diferentes formas.

É criado, assim, o Parque RARO (reunir, atuar, relaxar, ocupar), que pretende focar na diversidade de usos para o espaço público.

4.4.4 O programa

Como o enfoque do projeto são os cidadãos em sua diversidade, com o pedestre na posição de protagonista, surgiu o desejo de construir um espaço sem as características viárias tradicionais, aproximando-se de um Parque Urbano, mas que possibilitasse a discussão dos espaços ao seu redor, realizando o intercâmbio entre cidadãos e que potencializasse e incentivasse a multiplicidade existente na Avenida Paulista.

A partir desta ideia, elaborou-se um programa sobre a ocupação da via, priorizando atividades de caráter coletivo, voltados para o desenvolvimento cultural e lazer da população, onde espaços públicos e privados se misturam. O projeto não tem a pretensão de se colocar como um programa ideal de necessidades, mas como um espaço compatível com a vida urbana em constante movimento e transformação.

O programa do projeto tem como sugestão criar espaços que sugiram e propiciem atividades de artes, teatro, música, oficinas, comércio informal, prática de skate e patins, espaço para descanso e piquenique e espaço *co-working*.

4.4.5 Descrição da proposta

A dinâmica urbana e a intensa apropriação dos espaços públicos, por se apresentarem de forma tão diversificada, conduziram grande parte das soluções de projeto aqui apresentadas.

O novo andar da avenida está vinculado à ideia de tornar a ocupação mais extensa, fazendo com os espaços dedicados para as pessoas não estejam escondidos, mas destacados.

Em tal panorama, foi necessário modificar a infraestrutura abaixo do espaço, para que dialogasse melhor com a região, eliminando o desenho padrão das vias e se aproximando das zonas de pedestre ou da “zona 30”, onde a velocidade máxima permitida é de 30 km/h. Devido a pouca extensão da área do recorte (230 m), a proposta não atrapalha o fluxo do trânsito nos dias normais, visto que atualmente a velocidade é de 50km/h (ver apêndice com o detalhamento).

Partindo da ideia de conectar os espaços públicos da área e reformular os subutilizados/ociosos, estabeleceu-se um novo nível com a cota 15,00, considerando a pista de rolamento como cota 0,00.

O novo andar da Paulista deve permitir a integração da rua com os espaços públicos e proporcionar uma nova percepção da avenida para os usuários, aproximando-se de uma visão mais humana. O espaço gerado deve ser amplo e confortável, proporcionando bem estar aos seus frequentadores (FIG. 31).

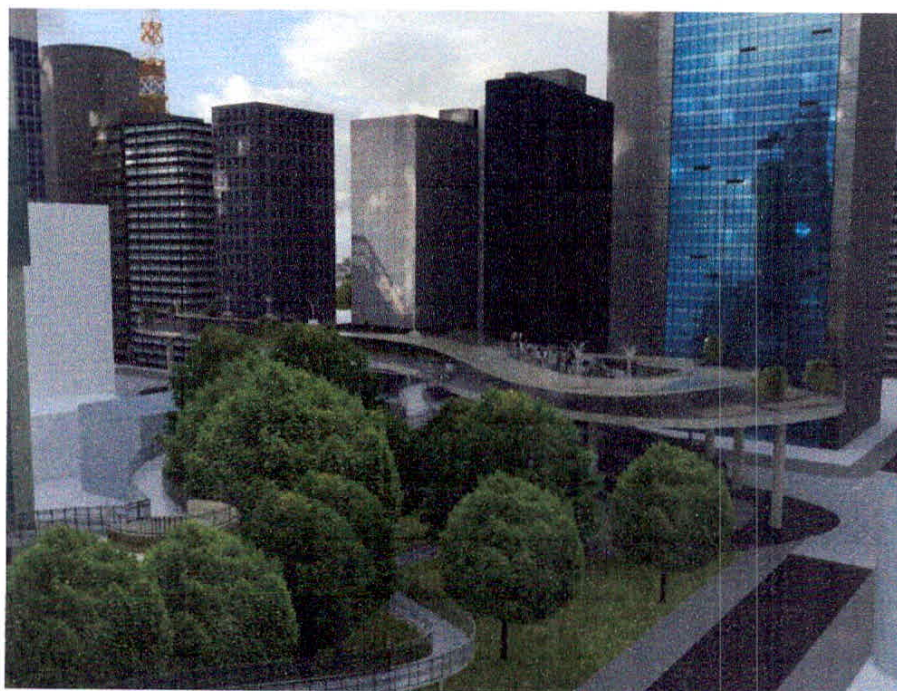


Figura 31 - Parque RARO
Fonte: a autora

A intenção é prolongar os espaços, conectar, dialogar com a avenida, como um novo ser vivo que surge (ver detalhamentos do projeto nos Apêndices B, C, D, E, F, G e I).

A partir da extensão dessas linhas, conseguiu-se conectar todo o espaço, gerando um grande fluxo peatonal, livre de qualquer obstáculo e unificando toda a área tratada. Este

caminho possibilitou um projeto contínuo e unitário, que ao mesmo tempo servirá como conector social.

4.4.6 Áreas

As áreas foram projetadas pensando nas atividades que ocorrem na Avenida Paulista, principalmente quando ela se encontra aberta. Assim, a ideia é que todo o espaço possa ser ocupado da forma como usuário melhor entender, mas com a preocupação de que sejam satisfeitas as numerosas atividades como sentar, observar, caminhar e de *performance*. Foram separados espaços para tais determinadas atividades, utilizando mobiliário multifuncional e adaptável. Toda a área toda é circundada por diferentes caminhos e elevações que permitem circular dentro do espaço. Também, algumas áreas têm demarcações para destacar suas atividades.

Assim, foram separadas as seguintes áreas:

- a) Sentar, observar e ocupar: áreas compostas de mobiliário com *design* diferenciado e uma área de gramado com arbustos, localizados em pontos estratégicos de observação.
- b) Espaço *performance*: em seu centro encontram-se duas conchas acústicas interligadas, uma virada para uma arquibancada não tradicional, pois o assento é um gramado, para trazer um maior conforto, e a outra virada para o mobiliário que possui a função de sentar/ocupar e também um mobiliário para *skatistas* praticarem suas manobras.
- c) Espaço *co-working*: espaço com tomadas distribuídas pelo chão, mesas e poltronas de diversos tipos e formatos, para que as pessoas possam trabalhar/estudar em um ambiente agradável, como já ocorre em diversos estabelecimentos particulares na avenida.
- d) Banheiros: banheiro localizado no centro do espaço, para facilitar seu encontro, totalmente acessível.

Além disso, o parque fica aberto para a ocupação de comerciantes informais, fato muito frequente na Avenida, sendo assim não foi proposto instalação de lanchonete/café, visto que a área já é dotada de diversos estabelecimentos, visando apenas a ocupação com lazer e contemplação para o local.

A localização e o detalhamento das áreas encontram-se nos apêndices C, D, E e H.

4.4.7 Materiais utilizados

Na busca por quebrar o ambiente hostil de uma metrópole, cidade global e extremamente conectada, a ideia é mesclar o uso maciço do concreto, aqui também utilizado pontualmente, com a madeira, para trazer humanização e a sensação de ligação com a natureza. Este contato até então perdido tem a intenção de neutralizar a frieza do clima urbano presente em São Paulo.

Já para passar a ideia de prolongamento, de continuidade da rua, e não causar a sensação de estar em um lugar fechado, foi utilizado o vidro como guarda-corpo do patamar elevado. Também se pode aproveitar partido deste material, que amplia não restringe a visão e permite a conexão com o entorno.

Ao nível da rua, a proposta é usar blocos intertravados com pigmentação cinza (na área maior), preta e branca no contorno refletido do projeto. A intenção é trazer um clima mais humano, quebrando a característica viária da Paulista.

A rampa de acesso saindo do Parque Mário Covas será de estrutura metálica e o guarda-corpo de fibra de vidro (armação e corrimão) e cabos de aço para não deixar vãos, atento à segurança, assim como a rampa da Praça dos Ventos.

Ao nível 0 do parque, a elevação será em concreto de pigmentação clara para quebrar o cinza da avenida. No nível 1, a rampa de acesso e escadas serão de madeira clara, assim como a passarela.

A estrutura é composta de concreto protendido com blocos de coroamento para estacas e pilares com $d=1,50m$. Os pilares estão locados na área das calçadas, para que não perdesse o rumo da via, e no meio das ciclovias, não atrapalhando os ciclistas, visto que a largura desta é de 4m.

4.4.8 Mobiliário

Para o mobiliário, foi pensado em itens que não se põem a exercer uma única função, deixando o usuário livre para se apropriar desses elementos da forma que melhor convier, ou seja, para sentar, deitar, andar de skate, fazer piquenique, enfim, eles são ocupados como bem entenderem. Com exceção apenas ao espaço de *co-working*, que apresenta mesas e cadeiras

próprias e adaptadas para que as pessoas produzam/atuem (ver detalhamento do mobiliário no Apêndice E).

4.4.8.1 Referências

A proposta para o mobiliário é que não impusessem uma única função, mas que buscasse a livre ocupação do usuário e que possuíssem um design inovador e orgânico. Foram fontes de inspiração para o mobiliário os modelos abaixo (FIG. 32 a 36).

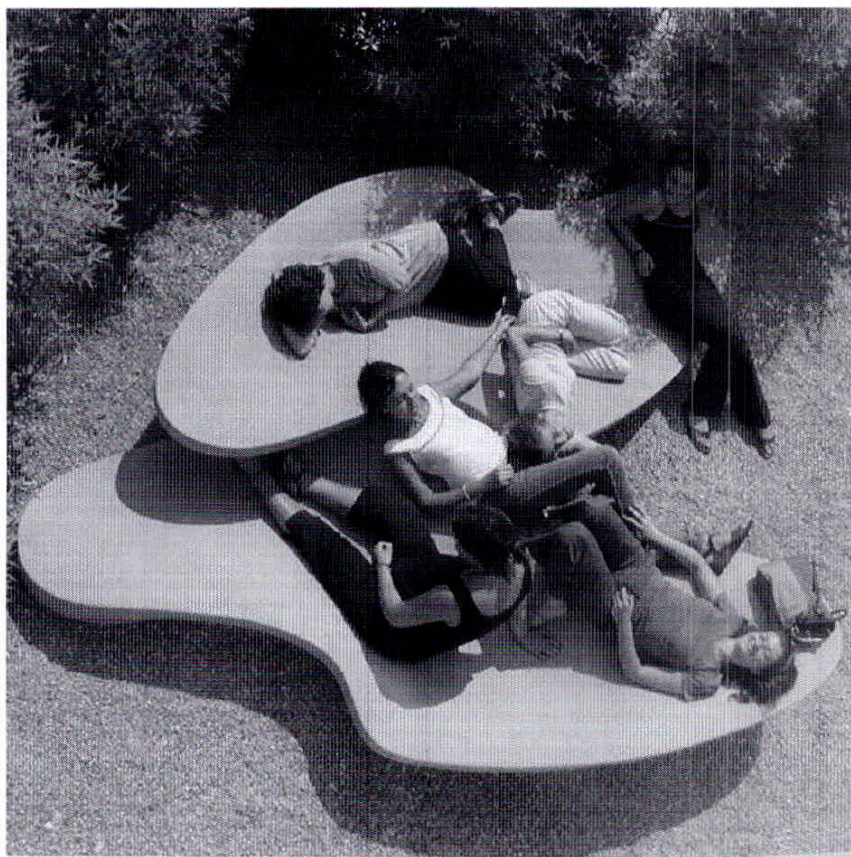


Figura 32 - Mobiliário Slope - Espanha
Fonte: Disponível em: <<https://www.architonic.com/es/product/escofet-1886-slope-/1039517>>. Acesso em: 28 maio. 2016.



Figura 33 - Bancos PRAÇA DA CÂMARA MUNICIPAL SOLINGEN - Alemanha

Fonte: Disponível em: <http://www.landezine.com/index.php/2012/05/town-hall-square-solingen-by-scape-landschaftsarchitekten/>. Acesso em: 28 maio, 2016.

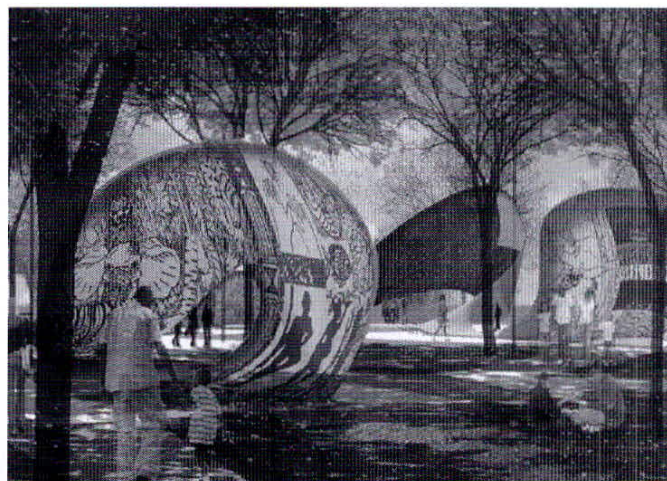


Figura 34 - Projeto Concha/ Palco - Nova York - Estados Unidos - UN Memorial Competition | New York USA | Christopher Counts Studio with Artist Joseph Norman.

Fonte: Disponível em: <http://worldlandscapearchitect.com/un-memorial-competition-new-york-usa-christopher-counts-studio-with-artist-joseph-norman/#.V0oascArKUK>. Acesso em: 28 maio, 2016.



Figura 35 - Urban Reef - Vancouver / Canada -
Mobiliário Slope - Espanha
Fonte: Disponível em:
<<http://bustler.net/news/39/urban-reef-wins-robson-redux-2014-in-downtown-vancouver-canada>>.
Acesso em: 28 maio. 2016.

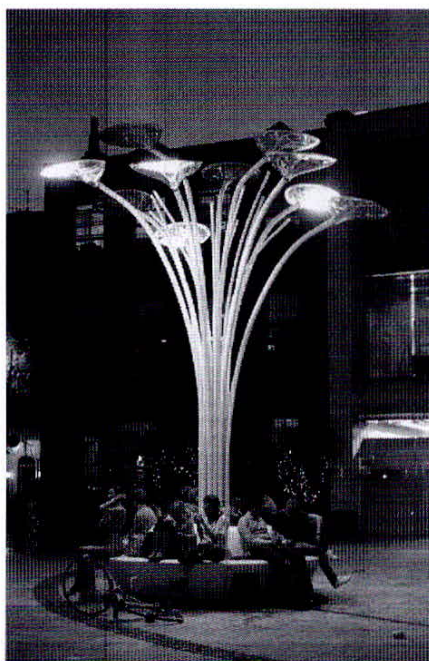


Figura 36 - Árvores Solar - Berlin – Alemanha - Ross
Lovegrove
Fonte: Disponível em:
<http://www.likecool.com/Ross_Lovegrove_Solar_Trees_in_Europe--News--Gear.html>. Acesso em: 28 maio. 2016.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A abertura de ruas apenas para os pedestres reflete a importância de uma das formas de ocupação deles no espaço urbano, pois as cidades são formadas de pessoas e suas trocas, seus movimentos, suas inter-relações. Também pode contribuir para a reflexão sobre como o planejamento urbano voltado para carros está falido.

Essa falência vem provocando mudanças, ainda muito incipientes, mas o urbanismo já está mais voltado para a mobilidade, com o fortalecimento do uso de modais de transporte coletivo e para a utilização de bicicletas, e, principalmente, repensando os espaços públicos, com a finalidade de conectar lugares e pessoas de todo tipo e procedência, em qualquer momento. Por ser o mais democrático da cidade, o espaço público deve facilitar o intercâmbio das pessoas em tempo, espaço, idade, gênero, nacionalidade.

A partir do momento em que o cidadão percebe que o espaço urbano pertence a ele, e que seu uso influencia em sua qualidade de vida, mais ele procurará e utilizará estes espaços. Assim, buscou-se nesse projeto a quebra de paradigma sobre as construções das cidades. Às vezes, uma simples mudança na política urbana reforçará a qualidade dos espaços, trazendo vitalidade.

O cidadão precisa de espaço para fugir da rotina casa-trabalho, e principalmente, fugir de ambientes fechados como os *shoppings*, dado que são poucas as opções de lazer para a população. E a carência de espaços com qualidade e boa infraestrutura é o que torna a vida nas cidades tão cansativa e estressante, com a limitação de lugares para relaxar e descansar.

O espaço público tem uma função de uso; a essência do espaço está na forma como ele é utilizado pelas pessoas, ou seja, das práticas que possa acolher. Este uso já não se faz mais só em função das dimensões objetivas dos indivíduos, como idade, gênero, classe social, estilo de vida, mas cada vez mais incorporam outros aspectos subjetivos, como as motivações e as aspirações, e, assim, os espaços passam a ser utilizados também pela sua imagem, qualidade e conforto.

Pôde-se constatar com a abertura da Avenida Paulista para os pedestres que os paulistanos já colocaram na agenda dominical a visita à avenida, demonstrando o sucesso do evento, principalmente devido às várias atividades que as pessoas ali praticam, como caminhar, correr, andar de bicicleta, andar de *skate e* patins, praticar aulas de dança e variações performáticas, exposições artísticas, *etc.* Tal iniciativa foi acolhida e incorporada no cotidiano da população. Este fato ressalta a carência de locais de livre apropriação. Propiciar um lugar aprazível, como o da proposta objeto do trabalho, facilitará a apropriação do lugar e levará a novas experiências de espaços públicos mais democráticos e diversificados.

A ideia é que o parque tenha densidade e fluxo de pessoas suficiente para alimentá-lo e traga mais vitalidade a uma área subutilizada, mas com alto potencial, em virtude, principalmente, da abertura da via para os pedestres e ciclistas.

É certo que a presente proposta tem capacidade de contribuir com a qualidade da vida urbana e estimular o desenvolvimento urbano, na medida em que contribui para a valorização da qualidade de vida; oferece segurança aos pedestres, para que possam se locomover com total segurança pelas ruas; é agradável, fazendo com que as pessoas permaneçam por grandes intervalos de tempo apreciando as paisagens e perspectivas que a cidade oferece; destina lugares para descanso, lazer, leitura, *etc*; é construído a partir de uma escala humana, levando em conta a perspectiva dos olhos das pessoas.

REFERÊNCIAS

- ABRAHÃO, Sergio. **Espaço público na São Paulo .+.+++do século XXI: perspectivas.** *Arq.Urb*, São Paulo, n. 6, Universidade São Judas Tadeu, 2011, p. 77.
- ASBEA. Associação Brasileira dos Escritórios de Arquitetura. Notícias. **5 iniciativas nos EUA que tornaram os espaços públicos mais dinâmicos.** São Paulo, 2014. Disponível em: <<http://www.asbea.org.br/escritorios-arquitetura/noticias/5-iniciativas-nos-eua-que-tornaram-os-espacos-publicos-mais-330126-1.asp>> Acesso em 28 abr 2016.
- BORGES, B. F. DA S. **PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E IMPLEMENTAÇÃO DE BAIROS SEM CARROS EM CIDADES DE PORTE MÉDIO DO BRASIL.** [s.l.] UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA, 2014.
- _____. **Estratégias políticas e medidas de apoio à utilização dos transportes públicos.** 2009. 85 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia do Ambiente) - Curso de Engenharia do Ambiente, Departamento de Engenharia Civil, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2009.
- CIDADE ATIVA. **Pesquisa Paulista Aberta**, 2014.
- COMISSÃO EUROPEIA. **Livro Verde: Para Uma Nova Cultura de Mobilidade Urbana.** Bruxelas: Comissão das Comunidades Europeias, 2007.
- CRAWFORD, James Homer. **Carfree Design Manual.** Utrecht: International Books, 2009.
- CONCURSOS DE PROJETO. **High Line: Nova Iorque.** Revista eletrônica. [s.l.], 2012. Disponível em: <<https://concursosdeprojeto.org/2012/01/10/high-line-nova-iorque>> Acesso em 28 abr 2016.
- CONCEITO de. Geral. **Conceito de espaço público.** Disponível em <<http://conceito.de/espaco-publico>> Acesso em 29 mai 2016.
- GAETE, Constanza M. **As estratégias de Janette Sadik-Khan para humanizar as ruas.** Archdaily. [s.l.], 2016. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/784906/a-estrategia-de-janette-sadik-khan-para-humanizar-as-ruas>
- GEHL, J., **Cidade Para Pessoas.** 2^a. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GEHL, Jan., **How To Study A Public Life.** Washington D.C.: Island Press, 2003.
- HERCE, Manuel. **Sobre la movilidad en la ciudad:** propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Reverté, D.L. 2009.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** 3^a ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.
- LAMAS, José Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1992.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Política Nacional de mobilidade urbana sustentável:** Cadernos Mcidades Mobilidade urbana. Brasília, 2004.

NARCISO, Carla A.F. **Espaço público**: ação política e práticas de apropriação. Conceito e procedências. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Psicologia. Revista Estudos e pesquisas em Psicologia. Rio de Janeiro, v. 9, n. 2. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revispsi/article/view/9102/7486>. Acesso em 28 mai 2016.

OLIVEIRA, Euclides. **Projeto urbano Bairro Novo** – uma reavaliação. Arquitextos. Vitruvius. [s.l.], 2009, ano 09, 104.03, jan 2009.

PREFEITURA SÃO PAULO, **Rua Aberta** - Portal da Prefeitura da Cidade de São Paulo. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/cidade_ademar/noticias/?p=60954>. Acesso em: 8 nov. 2015.

ROSA, Lourdes Zunino. **Parque vivencial como ferramenta educacional de incentivo à mobilidade sustentável**. 2007. 313 f. Tese (Doutor) - Curso de Engenharia de Transportes, Universidade Federal Do Rio De Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

SABINO, L.; COELHO, G. **Projeto Paulista Aberta**, 2014.

SABOYA, Renato. O conceito de urbanidade. Urbanidades. Urbanismo, planejamento urbano e planos diretores. [s.l.], 2011. Disponível em: <http://urbanidades.arq.br/2011/09/o-conceito-de-urbanidade/> Acesso em 04 jul 2016.

SCHEURER, Jan. 2001. **Urban Ecology, Innovations in Housing Policy and the Future of Cities**: Towards Sustainability in Neighbourhood Communities. 2001. 354 p. Thesis (PhD) - Murdoch University Institute of Sustainable Transport, Perth, 2011.

SECO, Á. **O Planejamento de Transportes**. Apontamentos da disciplina de Transportes e Ambiente do Mestrado Integrado em Engenharia do Ambiente, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. Coimbra, 2008.

SECO, Álvaro Jorge da Maia et al. **Hierarquização viária**. [S.I.]: Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região Norte, 2008.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra**: o corpo e a cidade na civilização ocidental. Rio de

SIGNIFICADOS. Geral. Metodologia. [s.l.], [20-?]. Disponível em: <http://www.significados.com.br/metodologia/>. Acesso em 04 jul 2016.

WBCSD. World **Business Council for Sustainable Development. Mobility 2030**: Meeting the challenges to sustainability. Inglaterra, 2004

WRIGHT, L. **Car-Free Development**. Eschborn: Deutsche Gesellschaft, 2005.