

Programa Rua Aberta: as lutas políticas pela resignificação da Avenida Paulista

ANTONIO FAGNER DA SILVA BASTOS
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO (UFPE)
fagnersbastos@hotmail.com

SÉRGIO CARVALHO BENÍCIO DE MELLO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO (UFPE)
sergio.mello@ufpe.br

Introdução

Em outubro de 2015, a Avenida Paulista passou a ser aberta para as pessoas e fechada para o tráfego durante os domingos. Essa medida despertou debates entre as demandas contra e a favor, bem como um embate entre a Prefeitura e o Ministério Público. São Paulo é cidade mais populosa do Brasil, das Américas e do Hemisfério Sul, e por isso seu espaço urbano e sua mais icônica avenida, são tidos como espelho da metrópole.

Problema de Pesquisa e Objetivo

Buscamos compreender como está se dando a ressignificação da Avenida Paulista em face das transformações que lá aconteceram. Com vistas no embate político, escolhemos a Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe como abordagem norteadora de nossa análise do processo político. Esperamos com ela, desvelar os significados trazidos nos discursos defendidos pelos diferentes sujeitos envolvidos neste antagonismo.

Fundamentação Teórica

Para Laclau e Mouffe (2015), só através de uma crítica ao racionalismo e ao essencialismo que se é possível dar conta, de maneira adequada, da multiplicidade e diversidade das lutas políticas contemporâneas. Na TD, “os discursos são construídos social e politicamente, estabelecendo um sistema de relações entre objetos e práticas possibilitando o desenvolvimento de posições de sujeito no qual os agentes sociais podem se identificar” (SILVA, BATISTA, MELLO, 2014, p. 81). A TD é, portanto, um aparato teórico que investiga como as práticas sociais articulam e contestam discursos (CORDEIRO, MELLO,

Metodologia

Nosso corpus, constituído para responder como o processo de ressignificação da Avenida Paulista está se dando, é composto de dados secundários extraídos de diferentes posicionamentos – notícias, notas, manifestos, blogs – dos sujeitos envolvidos no embate. Para a análise, utilizamos a racionalidade reprodutiva foi proposta por Glynos e Howarth (2007).

Análise dos Resultados

Os resultados apontaram que as disputas parecem buscar tornar a cidade mais democrática, comunitária e humana. E lembrando que nosso objetivo aqui foi compreender como é possível ressignificar o espaço urbano de forma a atender as demandas lá presentes, expomos, então, nossas considerações.

Conclusão

A atual situação mostra que os discursos a favor da abertura estão mais articulados que os contra. No entanto, como as lógicas que dão sustentação hegemônica ao atual modelo de cidade excludente ainda alimentam o imaginário popular, o trabalho de construção de uma nova lógica para a cidade está apenas começando. O que indica não ser hora para lógicas de diferença surgirem e sim lógicas de equivalência se fortalecerem.

Referências Bibliográficas

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.
GLYNOS, J.; HOWARTH, D. Logics of Critical Explanation in Social and Political Theory. London/New York: Routledge, 2007.
LACLAU, E.; MOUFFE, C. Hegemonia e estratégia socialista: Por uma política democrática radical. São Paulo: Intermeios, 2015.

Programa Rua Aberta: as lutas políticas pela ressignificação da Avenida Paulista

RESUMO

Em outubro de 2015, a Avenida Paulista passou a ser aberta para as pessoas e fechada para o tráfego durante os domingos. Essa medida despertou debates entre as demandas contra e a favor, bem como um embate entre a Prefeitura e o Ministério Público. São Paulo é cidade mais populosa do Brasil, das Américas e do Hemisfério Sul, e por isso seu espaço urbano e sua mais icônica avenida, são tidos como espelho da metrópole. Com este artigo, buscamos compreender como está se dando a ressignificação da Avenida Paulista em face das transformações que lá aconteceram. Com vistas no embate político, escolhemos a Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe como abordagem norteadora de nossa análise do processo político. Esperamos com ela, desvelar os significados trazidos nos discursos defendidos pelos diferentes sujeitos envolvidos neste antagonismo. Nosso *corpus*, constituído para responder como o processo de ressignificação da Avenida Paulista está se dando, é composto de dados secundários extraídos de diferentes posicionamentos – notícias, notas, manifestos, blogs – dos sujeitos envolvidos no embate. A partir das análises identificamos que embora as disputas emergjam entre o Governo Local e o Ministério Público, as práticas articulatórias da sociedade civil que foram primordiais para a ressignificação da Paulista. Além disso, identificou-se que ambas as posições de sujeitos, a favor e contra, tentam significar a Avenida Paulista sob o argumento de seu uso democrático. Como conclusão, apontamos que as disputas pela ressignificação da Paulista representam uma nova forma de pensar democraticamente a cidade, tornando-a possível na escala humana.

Palavras-Chave: Avenida Paulista; Espaço Urbano; Teoria do Discurso;

ABSTRACT

In October 2015, the Paulista Avenue became a pedestrian zone closed to cars on Sundays. This measure sparked debates between those in favour and against this measure, as well as a clash between Local Government and Public Ministry. São Paulo is the most populous city in Brazil, the Americas, and the Southern Hemisphere and as so, it's urban space and it's most iconic avenue, is seen as the mirror of the metropolis. The aim of this papers is to comprehend how is Paulista Avenue being (re)signified in face of the transformations it is going through. Due to the political struggle in course, we chose Laclau and Mouffe's Discourse Theory as guiding approach for our political analysis process. We hope to, uncover the meanings brought to discourse by the different political subjects involved in this antagonism. The research corpus constituted in order to answer our main question regarding the (re)signifying process that Paulista Avenue is going through, consists basically of secondary sources drawn from different sources - news, notes, manifests, blogs, social network, etc. From the analysis, we identified that although the struggles emerged between the Local Government and the Public Ministry, the articulatory practices of civil society were central to the (re)signification of the Paulista. Moreover, both subject positions, in favour and against, try to signify the Paulista Avenue on the grounds of its democratic use. In conclusion, we point out that struggles for the (re)signification of the Paulista represent a new way of thinking the city democratically, making it possible on the human scale.

KEYWORDS: Paulista Avenue; Urban Space; Discourse Theory.

1. INTRODUÇÃO

O artigo procura entender como estão se constituindo os discursos a respeito do fechamento/abertura da Avenida Paulista, na capital de São Paulo, para o tráfego de veículos aos domingos e feriados, ação oriunda do *Programa Rua Aberta*, implementado pela prefeitura do município em outubro de 2015.

Tal medida, segundo a Prefeitura, visa o impedimento do trânsito de veículos motorizados em algumas vias da cidade de São Paulo com a intenção de que estas recebam atividades esportivas, gastronômicas e culturais gratuitas, e com isso se incentive a apropriação dos espaços públicos pela população, consolidando as relações sociais nos bairros (PMSP, 2015a).

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

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

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

Portanto, tentamos com este artigo compreender como está se dando a ressignificação da Avenida Paulista pelo embate entre demandas a favor de sua abertura para pedestres e modais ativos e demandas contra essa ideia. Assim, podemos localizar este artigo na área de conhecimento de Administração Pública, na subárea de Política e Planejamento Governamentais com área correlata de Política Urbana.

2. MOMENTOS RELEVANTES

Em agosto de 2014, duas entidades da sociedade civil – a Rede MinhaSampa e o Movimento SampaPé – iniciaram uma campanha na plataforma virtual Panela de Pressão reivindicando à Prefeitura a criação de um novo espaço de lazer e convivência na Avenida Paulista, intitulada por eles como o coração da cidade de São Paulo (CATRACA LIVRE, 2015).

Em dezembro de 2014, um projeto – intitulado Rua Aberta – foi elaborado pelas duas entidades e entregue ao prefeito e sua equipe. Sua proposta era *abrir o espaço de via fechando para veículos, apenas no sentido Paraíso, para usufruto das pessoas entre os dois parques localizados na Avenida Paulista* (MOBILIZE, 2014).

Junto à campanha online, as entidades passaram também a ocupar em alguns domingos uma calçada da Avenida Paulista com atividades lúdicas que promoviam a causa. Articuladas com inúmeros movimentos da sociedade civil, aumentaram ainda mais a pressão, chamando a atenção da mídia e conseguindo agendar reuniões com o governo municipal. O prefeito Fernando Haddad, que, a princípio, se mostrou reticente em relação à proposta, com o tempo, foi convencido pela pressão popular e decidiu promover eventos testes (MINHASAMPA, 2016).

Os primeiros testes se iniciaram. O primeiro ocorreu em 28 de junho de 2015, quando a Prefeitura fechou a Avenida Paulista para a inauguração da ciclovia que corta a mesma. Desse primeiro teste, um estudo realizado pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) apontou que o fechamento da Paulista não afetou o trânsito na região (EL PAÍS, 2015).

Em 18 de agosto de 2015, o Prefeito anuncia que ocorrerá um novo teste na inauguração da ciclovia da Avenida Bernardino de Campos e diz que a medida pode valer para todos os domingos. Dois dias depois, diz que pode ser só uma vez por mês. Em 21 de agosto, o Ministério Público encaminha à prefeitura recomendação para que a Paulista não seja fechada, alegando que acordo de 2007 limitou a três por ano os bloqueios na via (FOLHA, 2015).

Após sinalizar que descumpriria a recomendação do MP, prefeitura recua e diz que só bloquearia a passagem de veículos por "questões de segurança", se houvesse aglomeração de pessoas. Em 23 de agosto de 2015, o segundo teste é realizado. O secretário de Transportes diz que a decisão de fechar novamente a avenida só dependeria da "decisão do prefeito". No dia seguinte, inquérito sobre bloqueio é aberto na Promotoria (FOLHA, 2015).

Em resposta ao inquérito, em 28 de agosto de 2015, dezenas de entidades da sociedade civil assinam um manifesto solicitando que o MPE-SP atualize a interpretação do TAC e leve em conta que seu texto está anacrônico em relação às novas visões de cidade e do uso do espaço público vigentes hoje na sociedade civil (CIDADEAPÉ, 2015).

Em 04 de setembro de 2015, a prefeitura anuncia acordo com o MPE-SP para viabilizar a abertura da Avenida Paulista para ciclistas e pedestres aos domingos. Os promotores sugerem que a medida seja estendida para vias da periferia, que o tema seja discutido com a população em audiências públicas (32 ao todo, uma para cada subprefeitura) e que a secretaria de transportes apresente estudos de viabilidade (VÁDEBIKE, 2015).

A primeira audiência pública acontece em 19 de setembro no vão livre do MASP (Museu de Arte de São Paulo). A audiência contou com mais de 200 pessoas, destas, 20 fizeram intervenções no debate (cinco foram contrárias à ideia), contudo, o MPE-SP não enviou representantes. Fica decidido que a Paulista e pelo menos outras quatro avenidas serão fechadas (VIA TROLEBUS, 2015).

Após a primeira audiência, algumas vozes voltam a se manifestar contra a decisão, entre elas estão a Associação Paulista Viva, a Associação Comercial de São Paulo e a Sociedade dos Amigos, Moradores e Empreendedores do bairro Cerqueira César (EXAME, 2015). No dia 29 de setembro, a prefeitura anuncia que o Programa *Rua Aberta* foi aprovado em 19 das 25 audiências já realizadas (PMSP, 2015a).

Em 02 de outubro, o MPE-SP, após ter recebido denúncias de que a audiência no MASP ocorrera de forma desorganizada e fora do local indicado, reafirmou que o TAC deveria ser cumprido e rejeitou o resultado da audiência. Em resposta ao MPE-SP, o prefeito afirmou que faria quantas audiências fossem necessárias (JORNAL-DO-OESTE, 2015). No mesmo dia, um novo manifesto a favor da abertura da Paulista e questionando a posição do MPE-SP é assinado por diversas entidades da sociedade civil e uma nova campanha virtual é lançada para pressionar os promotores (CICLOCIDADE, 2015).

Em 08 de outubro, uma nova reunião entre prefeitura e MPE-SP acontece e este último sugere o fechamento parcial da Avenida, deixando uma faixa aberta ao tráfego. Uma semana depois, a Prefeitura anuncia fechamento total da Paulista aos carros para o domingo seguinte, dia 18 de outubro (FOLHA, 2015).

Em 15 de outubro, o MPE-SP divulga nota oficial avisando que não foi notificado da decisão e pedindo que a Prefeitura a reveja e que medidas cabíveis seriam tomadas caso a abertura acontecesse (MPE-SP, 2015). A Associação Paulista Viva também divulga nota manifestando a sua contrariedade em relação à decisão da Prefeitura e reafirmando a sua confiança no Ministério Público para zelar pelo respeito aos direitos dos cidadãos que estão sendo surpreendidos e serão prejudicados caso a administração municipal não recue em sua decisão intempestiva (PAULISTAVIVA, 2015).

No dia seguinte, a prefeitura respondeu ao MPE-SP que atendeu aos pedidos anteriores do mesmo e que manterá a abertura da Paulista para o domingo 18 de outubro. A

prefeitura convidou ainda, via ofício, os representantes do MPE-SP para acompanhar a abertura da avenida (PMSP, 2015b).

Em 18 de outubro de 2015, a abertura ocorre sem transtornos e com grande participação do público que aproveitou as faixas da avenida para caminhar, pedalar e praticar atividades esportivas e de lazer (TERRA, 2015).

No dia 22 de outubro, o MPE-SP multou a prefeitura de São Paulo em R\$ 50.101,49 alegando o descumprimento do TAC. A prefeitura, por sua vez, afirmou não pretender cancelar a abertura da Paulista ou de qualquer via, por se tratar de uma política para ampliar os espaços de lazer na cidade e que recorreria da multa (RBA, 2015).

A política seguiu. Novas audiências foram realizadas. Posicionamentos a favor e contra continuaram a aparecer. No início de 2016, as entidades da sociedade civil Minha Sampa, Cidade Ativa e SampaPé, lançaram uma iniciativa virtual para ouvir a sociedade e orientar a criação de um Projeto de Lei colaborativo para regulamentar o uso de ruas abertas em toda a cidade, incluindo a Avenida Paulista (CIDADE ATIVA, 2016). Sendo esse, o último momento de relevância para abertura da Avenida Paulista até janeiro de 2016.

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

3. TEORIA DO DISCURSO

A Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe, proposta originalmente na obra *Hegemony and socialist strategy: towards a radical democratic politics* de 1985, é uma teoria pós-marxista e pós-estruturalista para a compreensão das lutas políticas contemporâneas.

Pós-marxista porque busca atualizar aquilo que o Marxismo, a partir das crises da esquerda europeia dos anos 80, não mais respondia para pensar o social: as lutas de classe agora são lutas hegemônicas (LACLAU, MOUFFE, 2015)

E pós-estruturalista por entender que as significações da sociedade são construídas por posições de sujeito precárias, contingentes e transitórias que estão dentro de diferentes jogos de linguagem (LACLAU, MOUFFE, 2015), ou seja, abandona-se a ideia de sujeito unificado (CORDEIRO, MELLO, 2013).

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

Na TD, “os discursos são construídos social e politicamente, estabelecendo um sistema de relações entre objetos e práticas possibilitando o desenvolvimento de posições de sujeito no qual os agentes sociais podem se identificar” (SILVA, BATISTA, MELLO, 2014, p. 81). A TD é, portanto, um aparato teórico que investiga como as práticas sociais articulam e contestam discursos (CORDEIRO, MELLO, 2013).

Como aparato teórico, a TD é composta por conceitos-chave e categorias analíticas. Os apresentamos sucintamente a seguir: (LACLAU, MOUFFE, 2015; CORDEIRO, MELLO, 2013; SILVA, BATISTA, MELLO, 2014): *discurso*, que é visto não somente como ato de fala, mas como prática articulatória que o indivíduo utiliza para interagir com o mundo; *articulação*, prática que conecta as identidades que apresentam sentido parcialmente fixos em um momento sócio-histórico; *posição de sujeito*, que é a posição que o sujeito, como ser político, ocupa em diferentes estruturas discursivas dependendo do contexto e das articulações ali formadas; *subjetividade política*, que a forma do sujeito agir para criar uma identidade política; *lógica de equivalência*, quando as identidades criadas coadunam; *lógica de diferença*, quando as identidades divergem; *antagonismo social*, relação que apresenta o limite da objetividade ou da constituição plena das identidades, o que produz fronteiras

políticas do tipo nós/eles; *hegemonia*, prática que representa a articulação de diferentes identidades e subjetividades por meio de atividades políticas para constituírem e disseminarem determinada ordem social; *deslocamento*, representam situação de falta que geram novos atos de identificação e abrem novas possibilidades de ação a partir da articulação de novos discursos.

Como categorias analíticas, a TD apresenta (LACLAU, MOUFFE, 2015; CORDEIRO, MELLO, 2013; SILVA, BATISTA, MELLO, 2014): *momentos*, posições diferenciais que aparecem articuladas em um discurso; *elementos*, diferenças que não se apresentam articuladas por razão de caráter flutuante; *pontos nodais*, pontos de referência em um discurso que são responsáveis por gerar convergência dentro de um sistema de significados; *significantes flutuantes*, diferenças não articuladas discursivamente em que nenhum discurso torna-se hegemônico; e *significantes vazios*, que procuram representar a completeza ausente de determinada comunidade, agindo como portadores de uma significação universal.

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

3.1 Retrodução

A racionalidade retrodutiva foi proposta por Glynos e Howarth na obra *Logics of Critical Explanation in Social and Political Theory* de 2007. Seu principal objetivo era suprir uma carência metodológica apresentada pela Teoria do Discurso.

Tal método tem como forma de apropriação investigações que envolvem problemas de pesquisa de natureza política e social, onde o investigador busca enunciar condições que tornariam possíveis ou seriam necessárias para a ocorrência de determinado fenômeno (OLIVEIRA, OLIVEIRA, MESQUITA, 2013; BATISTA, SILVA, MELLO, 2014). A retrodução difere, portanto, da indução e da dedução.

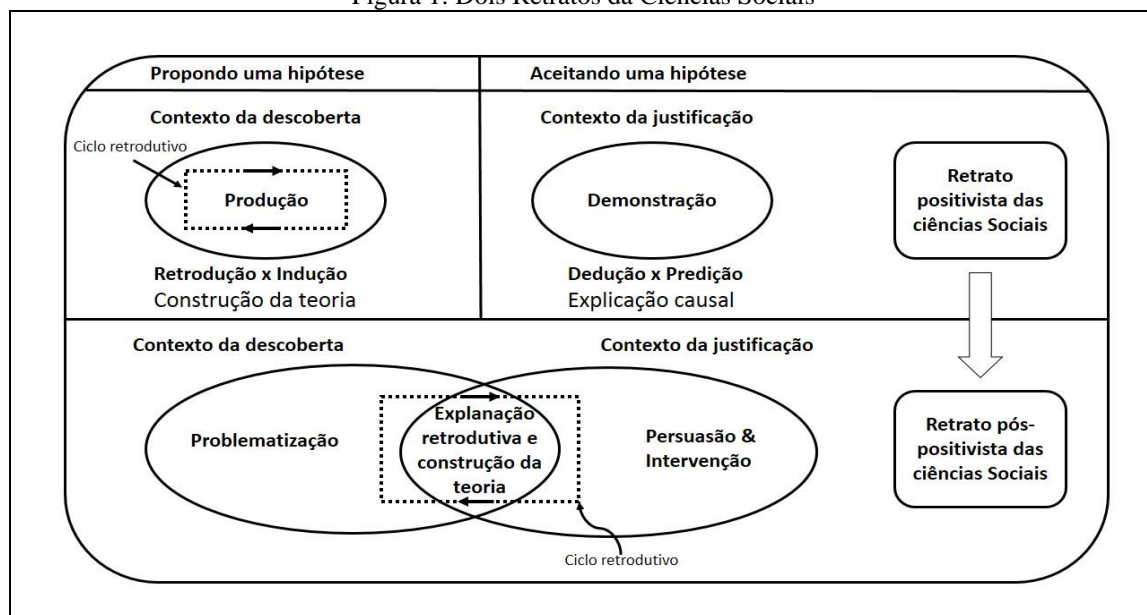
A retrodução consiste em uma dinâmica de formulação de relações em que o processo de construção de enunciados não parte de certas condições antecedentes para concluir suas consequências como na dedução, nem parte de eventos específicos para enunciar uma regra, como na indução (OLIVEIRA, OLIVEIRA, MESQUITA, p. 1336).

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

Na problematização, busca-se apresentar fatores que possibilitaram a construção e interpretação do fenômeno em questão, com o intuito de expandir o campo discursivo para novas possibilidades de interpretação e ao seu final são construídas hipóteses de pesquisa (BATISTA, SILVA, MELLO, 2014). Logo, a problematização não é um simples diagnóstico, e se aproxima muito da problematização de Foucault.

Conforme Bacchi (2012), a problematização foucaultiana, envolve examinar como um algo é questionado, analisado, classificado e regulado em períodos específicos e sob circunstâncias específicas. Ou seja, ‘como’ e ‘por que’ certos aspectos (comportamentos, fenômenos, processos) se tornam um ‘problema’, e como eles são moldados como objetos de pensamento (BACCHI, 2012).

Figura 1: Dois Retratos da Ciências Sociais



Fonte: Glynos e Howarth (2007, p. 33)

Na explanação, são realizados os ciclos retrodutivos, caracterizados por uma sequência de reinterpretções das hipóteses geradas no primeiro momento e que estão presentes tanto da lógica da descoberta quanto da lógica da justificação (BATISTA, SILVA, MELLO, 2014). Para este momento da retrodução também se leva em consideração as lógicas sociais, políticas e fantasmáticas propostas por Glynos e Howarth (2007).

A *lógica social* possibilita a caracterização das práticas ou regimes de práticas em certo domínio social; a *lógica política* possibilita uma análise de como essas práticas são instituídas e contestadas; e a *lógica fantasmática* busca as razões ideológicas pelas quais as práticas discursivas são transformadas ou mantidas por meio dos sujeitos (BATISTA, SILVA, MELLO, 2014).

Finalmente, na persuasão há a construção de uma nova teoria, que nada mais é que uma nova hipótese. Isto porque, a hipótese inicial ou as hipóteses iniciais são reelaboradas constantemente seguindo a ampliação ou aprofundamento do conhecimento sobre o fenômeno analisado (BATISTA, SILVA, MELLO, 2014).

O método retrodutivo procura contestar hipóteses em vez de deduzir conclusões. Pois, explanam Oliveira, Oliveira e Mesquita (2013), a validação ou aceitação do conhecimento produzido não depende da obtenção de provas ou de sua resistência ao falseamento, mas de fatores relacionados à sua capacidade de convencimento.

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

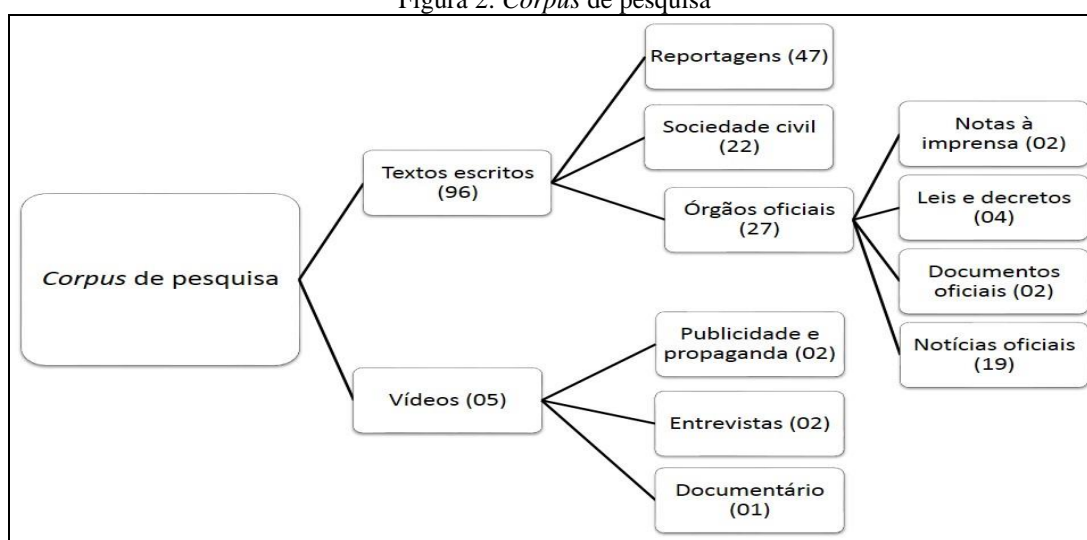
3.3 *Corpus* de pesquisa

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

Buscamos na construção do *corpus* não uma quantidade de conteúdo, mas uma representatividade que é, segundo Bauer e Aarts (2002) o que merece mais atenção em pesquisas qualitativas, por isso tentamos compor o arquivo com documentos extraídos do maior número possível de sujeitos envolvidos. Além disso, não coletamos todos os documentos possíveis por visualizar evidências de saturação de dados, que é condição aceitável em pesquisas qualitativas (PAIVA JR; LEÃO; MELLO, 2011).

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

Figura 2: *Corpus* de pesquisa



Fonte: os autores

Do *corpus*, codificamos cada documento com um número correspondente. Os trechos relevantes selecionados para debater no artigo terão seu código indicado em parênteses. Na seção seguinte, iniciamos nossas análises e apresentamos os sujeitos políticos mais relevantes envolvidos no embate do fechamento/abertura da Avenida Paulista.

4. OS PRINCIPAIS SUJEITOS E NOSSA HIPÓTESE INICIAL

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

O primeiro sujeito que consideramos é a Prefeitura. Dotada de poder político de decisão e controle sobre as escolhas em que recursos devem ser aplicados, lançou um programa de metas e um plano diretor que respaldam seu discurso de *promover uma cidade democrática e para pessoas* (1 e 2). Para implementar o Programa *Rua Aberta* se articulou com as secretarias municipais de Coordenação das Subprefeituras, Trabalho, Transportes, Cultura, Desenvolvimento, Esportes, Segurança Urbana, além da CET (Companhia de

Engenharia de Tráfego), da SP Trans e da Agência São Paulo de Desenvolvimento, para que estas pudessem dar o apoio necessário para a implementação (36).

Contudo, para que estes se organizassem, primeiro houve pressão por parte de entidades da sociedade civil. Destacamos aqui a Rede MinhaSampa e o Movimento SampaPé que foram as primeiras a coletar assinaturas virtuais, ainda em 2014, visando a abertura da Paulista para os pedestres e outros modais ativos. Outras entidades, como Ciclocidade e Catraca Livre, também colaboraram com tal objetivo divulgando a campanha virtual e articulando ocupações estratégicas na avenida para promover o discurso de uma *cidade mais humana, criativa e saudável* (12). Além disso, as entidades também se articularam com intelectuais, como o ObservaSP, para apoiar a Prefeitura e cobrar o MPE-SP pela abertura da Paulista. Finalmente, a entidade Cidade Ativa se uniu com as duas primeiras e até janeiro de 2016 articulavam campanha virtual para pedir que a abertura da Paulista torne-se lei (91).

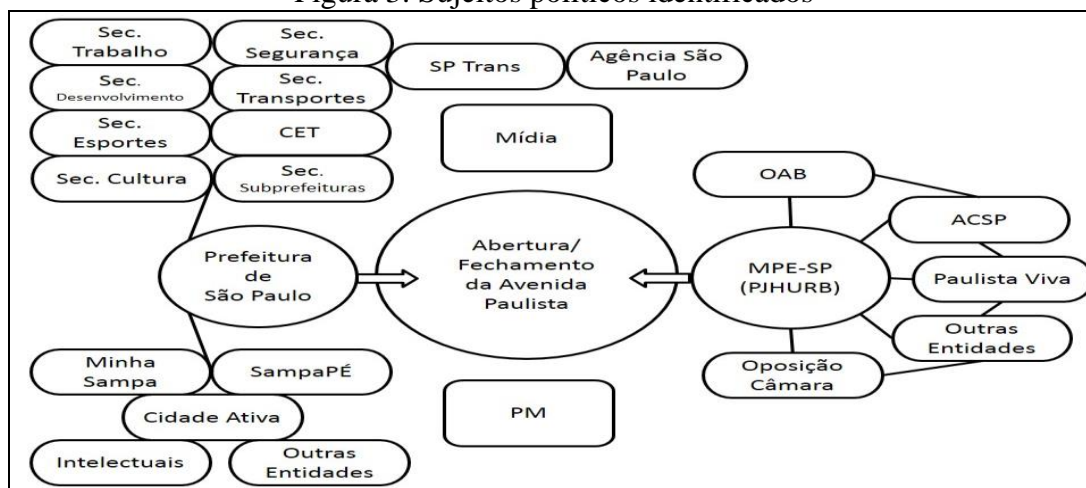
Em seguida, há o Ministério Público (MPE-SP) como principal antagonista à Prefeitura, que cobra o respeito ao TAC firmado em 2007. O órgão defende um discurso de *harmonização de interesses e que se evitem medidas radicais como o fechamento total da Paulista e o descumprimento de acordos já pré-estabelecidos* (56).

Na mesma direção, algumas entidades também se posicionaram contrárias a ideia de fechamento da Avenida Paulista para carros, participando efusivamente das audiências públicas e/ou com notas de repúdio e/ou matérias na imprensa. Entre elas, podemos destacar a Associação Paulista Viva, que representa a grande maioria de estabelecimentos da avenida. Ela defende o discurso de que *fechar a Avenida é uma política primária e excludente, pois a Paulista sempre esteve democraticamente aberta para todos* (29). A Associação Comercial de São Paulo (ACSP) também apresentou discursos contrários (42). Além de outras entidades que não foram favoráveis, como a Sociedade dos Amigos, Moradores e Empreendedores do bairro Cerqueira César (42). Há, também, a oposição na câmara de vereadores que defende um discurso de que a avenida seja mantida para o deslocamento e não para o lazer (97). Além destas, a OAB/SP também se manifestou contrária ao fechamento por acreditar que o acesso à Paulista não pode ser dificultado (66).

Adicionamos a Polícia Militar a nossa lista, por ela ter se feito presente na abertura e se manifestado sobre em Audiência Pública (83). Assumindo um papel teoricamente mais neutro, um último sujeito a ser considerado aqui é a mídia que noticiou os fatos, principalmente quando o embate entre Prefeitura e MPE-SP se intensificou.

A Figura 3 apresenta todos os atores envolvidos na abertura/fechamento da Paulista que identificamos e suas articulações momentâneas.

Figura 3: Sujeitos políticos identificados



Fonte: os autores

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

4.1 Ciclo 1: a luta por significação entre tráfego e permanência

Observamos que até a implementação do Programa Rua Aberta, a Avenida Paulista tinha sua função prioritariamente como elo de ligação entre as diferentes zonas da cidade de São Paulo. A lógica social que sustenta isso parece ser sua localização que é tanto estratégica, por ser um centro financeiro, quanto topográfica, ela é plana enquanto as adjacências são ladeiras, favorecendo a opção de uso da Avenida como via de passagem. Tendo em vista que, no passado, projetos que também tentaram transformar a Paulista e fracassaram, há também uma lógica política que costuma ser inflexível às mudanças na via e que normalmente é respaldada por uma lógica fantasmática de progresso. Logo, a Paulista como via de passagem é a ideia hegemônica vigente.

Diferentes discursos fortalecem essa hegemonia. O MPE-SP, por exemplo, explana que *a utilização sistemática e constante de uma via com a importância da Paulista (concebida e construída para circulação de veículos), como área de lazer, traz inúmeras implicações que, na visão da PJHURB, deveriam ser melhor analisadas de forma mais ampla possível para que se possa minimizar seus inegáveis impactos, seja no comércio local e imediações, na rotina das pessoas que por lá residem, no trânsito das vias da região e etc.* (56). Discurso semelhante tem o presidente da Associação Comercial de São Paulo (ACSP) sobre as recentes medidas no trânsito da cidade de São Paulo, ao afirmar que *a capital paulista não pode parar; pelo contrário: precisa fluir* (22). Complementando, a Associação Paulista Viva aponta que *a avenida desde sempre, foi uma via de acesso e de ligação entre as regiões leste e oeste da cidade* (29). São, portanto, discursos que apontam para a visão hegemônica da Avenida Paulista ter sido concebida para atender a uma lógica de passagem, de tráfego, de velocidade.

Contudo, outros sujeitos começam a se posicionar para alinharem seus discursos de forma a se antagonizarem com a ideia da Avenida Paulista ser obrigatoriamente destinada ao tráfego de veículos. *“Queremos uma cidade mais humana, compartilhada, com mais encontros, lazer e alegria. E queremos menos poluição do ar, sonora e pedimos que as pessoas deixem seus carros na garagem, pelo menos uma vez por semana!”* (3). *“A Paulista é um polo econômico e cultural que peca pelo espaço para carros em detrimento das pessoas”* (8). *“O que está em pauta agora é o modelo de cidade que queremos construir. Na visão de muitos, a única saída é adotar, daqui em diante, a escala humana como “unidade de medida” para projetos urbanos”* (21). *“As pessoas começam a perceber São Paulo como um lugar de encontro, aberto para todos e com inúmeras possibilidades de lazer”* (80).

Com o antagonismo posto, os sujeitos, em sua maioria entidades da sociedade civil, começam a se articular entre si para criar uma cadeia de equivalência entre seus discursos. Para tal, tiveram como subjetividades políticas o lançamento de campanhas virtuais, a ocupação estratégica de vias, a pressão no poder público através de manifestos coletivos, a realização de estudos para respaldar suas ideias e refutar argumentos contrários (3, 4, 6, 12, 16, 21, 26, 28, 31, 48, 53, 73, 74, 82, 84, 89, 90 e 91).

Já a Prefeitura, por sua vez, alinha seu discurso de cidade democrática e participativa (1 e 2) com estas demandas crescentes da sociedade civil aprovando o programa proposto por ela e outras políticas de teor semelhante. Além disso, há outras subjetividades políticas como

testes para implementação, negociação com órgãos da justiça e entidades contrárias (9, 11, 14, 20, 23, 24 e 30). Todos esses *elementos* tornaram possível o *momento* abertura da Paulista para as pessoas e fechamento para o tráfego a partir de outubro de 2015.

Com isso, o uso da Paulista transforma-se em um significante vazio que diferentes discursos tentam preencher. E uma nova hegemonia, onde a avenida volta-se para as pessoas, começa a surgir. Contudo, não sem críticas de entidades e instituições contra a medida. Entre as principais, elas apontam para o caráter ‘antidemocrático’ da ação. Como pode ser visto quando a presidente da Paulista Viva afirma que *o fechamento da via é uma discussão falsamente ideológica e que os contrários são acusados de elitistas. A Paulista é a avenida mais democrática que existe, recebe gente de todas as partes* (19). *Não se pode abrir o que nunca esteve fechado. Porém, querem fechar para os automóveis, os ônibus, os táxis, as ambulâncias e as motos o que sempre esteve democraticamente aberto para todos* (29). Na mesma linha, mas tratando sobre toda a gestão do prefeito, o presidente da ACSP cobra que *antes de implementar mudanças bruscas na vida da cidade, haja estudos técnicos. Que a população seja ouvida. Que seja feita consulta. Que exista postura democrática. Tudo isso para alcançar o objetivo maior do administrador: a melhoria do bem-estar da população* (22). Mesmo caminho escolhido pelo MPE-SP quando afirmam pretender *democratizar ao máximo a utilização das vias públicas por todos, sem distinção, lembrando que a divisão do espaço entre pessoas e veículos já vem ocorrendo nesta cidade desde a implantação das ciclofaixas, não só na própria Avenida Paulista, como em diversas outras* (52).

O curioso é que um dos discursos que sustentam a abertura da avenida também é, justamente, torná-la mais democrática. Como, por exemplo, o argumento do prefeito defendendo o Programa Rua Aberta: *É uma questão política que está por trás das decisões que se toma para o bem estar da coletividade. Tem um pano de fundo que é a radicalização da questão democrática, para que possamos viver em mais harmonia em uma cidade mais agradável* (50), [...] *estamos abrindo a avenida para todo mundo usufruir* (54). As posições das entidades da sociedade civil seguem pelo mesmo caminho: [...] *a proposta de abrir a principal via da cidade para o uso democrático da sua população, promovendo ao mesmo tempo lazer, saúde, fruição esportiva e cultural, fortalecendo o processo tão saudável de devolver a cidade aos seus habitantes* (48); *Diante da massiva adesão e pensando a cidade como locus de democracia, é louvável que a Prefeitura volte a enxergar as vias públicas como espaço de convívio entre pessoas* (26). Posição semelhante a de alguns intelectuais: *De repente, uma avenida que já foi a avenida dos barões do café, no domingo ela foi do povo* (15). Assim, o uso democrático da Paulista assume contornos de significante vazio a ser preenchido.

Tendo em vista o que descrevemos, reformulamos nossa hipótese para que esta abarque também a questão dos significantes que flutuam ao redor do uso democrático do espaço. Propomos, então, que **as disputas na Avenida Paulista se dão para ressignificar aquele espaço e torná-lo democrático, onde deixe de ser um lugar de passagem de alguns para ser um lugar de convívio de todos.**

4.2 Ciclo 2: a luta por significação da tal Avenida democrática

Ao percebermos que os diferentes sujeitos tem posições distintas sobre qual forma democrática a avenida deve assumir, buscamos entender quais as lógicas sustentam tais posições. Na visão hegemônica da Paulista como meio de passagem (lógica fantasmática), o direito de ir e vir (lógica social) lhe dá respaldo e é reforçado pelos aparatos jurídicos (lógica política) criados para tal, como, por exemplo, o TAC de 2007 que respalda as ações contrárias ao fechamento do tráfego. Discursos que apoiam essas lógicas: *a alternativa seria o fechamento parcial que, se bem planejada e sinalizada, abriria um enorme espaço para o lazer e ao mesmo tempo preservaria o direito de ir e vir dos moradores, usuários de serviços*

de saúde, profissionais, clientes e proprietários do comércio local (62); é preciso resguardar os direitos e interesses de moradores locais, comerciantes, pessoas com necessidades especiais de locomoção que necessitam de veículo para chegarem até a Avenida Paulista (52). Tal visão não considera que o tipo de cidade que vivemos precisa ser reconfigurado. Contudo, é justamente por pensar a cidade como um lugar de encontro que deve ser repensado para as demandas humanas, que aqueles que defendem a abertura da Paulista veem que estas lógicas estão anacrônicas. O antagonismo está posto.

Dos discursos que querem criar uma equivalência para um novo tipo de cidade podemos destacar aqueles que apontam para as discrepâncias na forma como foi planejada a cidade e nos impactos positivos que as mudanças trariam. Como podemos visualizar a seguir: *A cidade está (ainda) muito mais preparada para receber mais carros do que bicicletas (08); fechar as ruas para os automóveis é uma forma de tentar recuperar o espaço dos pedestres na cidade (47); A abertura da Paulista é algo muito interessante para as pessoas vivenciarem uma cidade sem carro (83); Entregar a Paulista para as pessoas, mesmo que por um dia, é muito importante para desconstruir o nosso modelo rodoviarista de cidade (31); Nenhuma cidade do mundo é feita para carros, elas são feitas para as pessoas viverem (99); Solicitamos que o MPE-SP atualize a interpretação do TAC acima citado, levando em conta que seu texto está anacrônico em relação às novas visões de cidade e do uso do espaço público vigentes hoje na sociedade civil (26); Impedir a abertura da Paulista seria atender ao interesse de uma minoria, acostumada a tomar para si o espaço público, patrimônio de toda a população (48); As pessoas começam a perceber São Paulo como um lugar de encontro, aberto para todos, com inúmeras possibilidades de lazer e a abertura da Paulista simboliza essa redescoberta da ocupação do espaço público (80 e 90); A população da periferia e de outros bairros não tão privilegiados está assumindo a cidade como um todo, enquanto gera esse incômodo na elite, que não está acostumada a compartilhar seu espaço (04); A ideia é o conceito de uma cidade mista, onde haja uma equivalência entre todas as áreas (49).*

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

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

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

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

5. ALGUNS COMENTÁRIOS

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

A resposta passa, obviamente, pelo diálogo para que os desentendimentos possam se resolver. E no caso da Paulista, vale ressaltar o importante papel exercido pelo MPE-SP nesse sentido. No entanto, é preciso que se reconheça também as formas como a cidade foi pensada e concebida até o presente momento. Pois, como vimos, defensores da avenida aberta apontam para uma cidade que foi construída para os carros e não para as pessoas. Logo, para se proporcionar a toda população o direito à cidade, grupos antes favorecidos pelo modelo urbano em vigor precisam saber ceder um pouco de seus privilégios.

O que implica na flexibilização do uso dos aparatos urbanos. Se todos pagam com impostos a construção destes aparatos, como avenidas por exemplo, é preciso repensar seus usos para que não apenas parte da população possa utilizá-los. Pensar democraticamente o espaço urbano é buscar formas dele atender as diferentes demandas. Corrigir tais desigualdades parece ser um dos porquês que explicam diferentes identidades estarem se organizando para construir um novo modelo de cidade. No caso específico da abertura da Paulista, é preciso reconhecer necessidades daqueles que precisam ‘chegar até’ ela, no entanto, esses também precisam compreender que a avenida tem muito mais possibilidades do que servir apenas para se ‘passar por’ ela.

A democracia, tão argumentada entre os sujeitos investigados, necessita ser plural e por isso, um novo modelo de cidade passa também pelo aumento das possibilidades de escolha de seus cidadãos. Deste modo, o espaço precisa ser pensado para que diferentes modais possam coexistir e que o cidadão possa escolher qual deles atende melhor às suas necessidades. O que é diferente do atual modelo que favorece apenas aos modais individuais motorizados, tornando apenas a sua escolha como viável.

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

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

Quanto à Paulista, seu significado continuará sendo disputado. A atual situação mostra que os discursos a favor da abertura estão mais articulados que os contra. No entanto, como as lógicas que dão sustentação hegemônica ao atual modelo de cidade excludente ainda alimentam o imaginário popular, o trabalho de construção de uma nova lógica para a cidade está apenas começando. O que indica não ser hora para lógicas de diferença surgirem e sim lógicas de equivalência se fortalecerem.

REFERÊNCIAS

BACCHI, C. Why Study Problematizations? Making Politics Visible. *Open Journal of Political Science*. v. 2. n. 1, p. 1-8, 2012.

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.

BAUER, M. W.; AARTS, B. A construção do *corpus*: um princípio para a coleta de dados qualitativos. In: BAUER, M. W. GASKELL, G. (Ed.). *Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som: um manual Prático*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

CATRACA LIVRE. Petição pede que Av. Paulista seja aberta aos Pedestres e ao lazer aos domingos. *Catraca Livre*. 29 jun. 2015. Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/geral/mobilidade/indicacao/peticao-pede-que-av-paulista-seja-aberta-aos-pedestres-e-ao-lazer-aos-domingos/>> Acesso em: 10 fev. 2016.

CICLOCIDADE. Abertura da Paulista: um compromisso a ser assumido pelo Ministério Público Estadual. *Ciclocidade*. 05 out. 2015. Disponível em: <<http://www.ciclocidade.org.br/noticias/780-abertura-da-paulista-um-compromisso-a-ser-assumido-pelo-ministerio-publico-estadual>>. Acesso em: 25 out. 2015.

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.

CIDADEATIVA. Uma lei para a Paulista Aberta. *Cidade Ativa*. 25 jan. 2016. Disponível em: <<http://www.cidadeativa.org.br/#!UmaleiparaaPaulistaAberta/c1na6/56a694760cf229630710d517>>. Acesso em: 12 fev. 2016.

CORDEIRO, A.; MELLO, S. C. B. *Crise de Sentido no Capitalismo Avançado: uma abordagem discursiva*. Recife: Edupe, 2013.

EL PAÍS. Do endereço dos barões do café às Bicicletas. *El País*. 12 jul. 2015 Disponível em: <http://brasil.elpais.com/brasil/2015/07/03/politica/1435941597_203446.html>. Acesso em: 23 nov. 2015.

EXAME. Haddad quer fechar a paulista para carros já neste domingo. *Exame*. 28 set. 2015. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/haddad-quer-fechar-a-paulista-para-carros-ja-neste-domingo>>. Acesso em 22 nov. 2015.

FOLHA. Atropelos para fechar paulista ofuscam ação respaldada por urbanistas. *Folha de São Paulo*. 16 out. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/10/1694622-atropelos-para-fechar-paulista-ofuscam-acao-respaldada-por-urbanistas.shtml>>. Acesso em: 22 nov. 2015.

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

JORNAL-DO-OESTE. Se precisar de outra audiência pública, a gente faz, diz Haddad. *Jornal do Oeste*. 02 out. 2015. Disponível em: <<http://www.jornaldoeste.com.br/cotidiano/2015/10/se-precisar-de-outra-audiencia-publica-a-gente-faz-diz-haddad-sobre-paulista/1474969/>>. Acesso em: 25 out. 2015.

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

MELLO, S. C. B.; SÁ, M. G. Tecendo uma virtuosa “colcha de retalhos”: a constituição e interpretação de um *corpus* linguístico num estudo sobre reflexividade e articulação empreendedora. *RAP*, Rio de Janeiro, v. 40, n. 3, p. 385-410, maio/jun. 2006.

MINHASAMPA. Por uma São Paulo mais humana. *Paulista Aberta*. 2016. Disponível em: <<http://www.paulistaaberta.minhasampa.org.br/>> Acesso em 10 fev. 2016.

MOBILIZE. Proposta Paulista Aberta. *Mobilize Brasil*. 22 dez. 2014. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/blogs/sampa-pe/sem-categoria/proposta-paulista-aberta/>> Acesso em: 10 fev. 2016.

MPE-SP. Nota à imprensa: Fechamento da Paulista. *Ministério Público do Estado de São Paulo*. 15 out. 2015. Disponível em: <http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/noticias/noticia?id_noticia=14094315&id_grupo=118>. Acesso em: 25 out. 2015.

OLIVEIRA, G. G.; OLIVEIRA, A. L.; MESQUITA, R. G. A Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe e a Pesquisa em Educação. *Educação & Realidade*, Porto Alegre, v. 38, n. 4, p. 1327-1349, out./dez. 2013.

PAIVA JUNIOR, F. G.; LEÃO, A. L. M. S.; MELLO, S. C. B. Validade e Confiabilidade na Pesquisa Qualitativa em Administração. *Revista de ciências da administração*, v, 13, n. 31, p. 170-209, set./dez. 2011.

PAULISTA VIVA. Nota da Associação Paulista Viva em relação à decisão da prefeitura no sentido de fechar a Avenida Paulista neste domingo, dia 18/10. *Associação Paulista Viva*. 16 out. 2015. Disponível em: <<http://www.associacaopaulistaviva.org.br/site/nota-da-associacao-paulista-viva-em-relacao-a-decisao-da-prefeitura-no-sentido-de-fechar-a-avenida-paulista-neste-domingo,-dia-18-10.php>> Acesso em: 25 out. 2015.

PMSP - PREFEITURA DE SÃO PAULO. Moradores decidem quais ruas poderão ser abertas para ciclistas e pedestres em seus bairros. *Prefeitura de São Paulo*. 29 set. 2015a. Disponível em: <<http://capital.sp.gov.br/portal/noticia/6039>>. Acesso em: 18 out. 2015.

PMSP - PREFEITURA DE SÃO PAULO. Prefeitura convida promotores para acompanhar abertura da Paulista. *Prefeitura de São Paulo*. 16 out. 2015b. Disponível em: <<http://www.capital.sp.gov.br/portal/noticia/7156>>. Acesso em: 25 out. 2015.

RBA. Ministério Público multa Prefeitura de São Paulo por fechamento da Paulista. *Rede Brasil Atual*. 23 out. 2015. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2015/10/ministerio-publico-multa-prefeitura-de-sao-paulo-por-fechamento-da-paulista-1501.html>>. Acesso em: 22 nov. 2015.

SILVA, C. C. G.; BATISTA, M. M.; MELLO, S. C. B. A Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe. In: MELLO, S. C. B. (Org.). *Construção Social da Tecnologia e Teoria do Discurso*. Recife: Editora UFPE, 2014.

TERRA. Milhares curtem o 1º dia oficial de Paulista fechada. *Terra*. 18 out. 2015. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/milhares-curtem-o-1-dia-oficial-de-avenida-paulista-fechada,4ac4fed517f2a79e5d30e58208a8cc00qcffdd73.html>>. Acesso em: 25 out. 2015.

VÁDEBIKE. Com famílias e bicicletas à porta, comerciantes aprovam abertura da Paulista às pessoas. *Vá de Bike*. 10 set. 2015. Disponível em: <<http://vadebike.org/2015/09/comercio-aprova-fechamento-paulista-abertura/>>. Acesso em: 22 nov. 2015.

VIA TROLEBUS. Paulista e mais 4 vias serão abertas às pessoas aos domingos. *Via Trolebus*. 21 set. 2015. Disponível em: <<http://viatrolebus.com.br/2015/09/paulista-e-mais-4-vias-serao-abertas-as-pessoas-aos-domingos/>>. Acesso em: 22 nov. 2015.