

AVALIAÇÃO DE IMPACTO DA  
**PAULISTA**  
**ABERTA**  
NA VITALIDADE URBANA

FIESP  
CIESP  
SECI  
SEI AI

ESTACIONAMENTO

**LABMOB**  
prourb



**ITDP**  
Instituto de Políticas de Transporte  
& Desenvolvimento



corrid&amiga  
transporte a pé

**iCS**  
Instituto  
CLIMA e SOCIEDADE

# AVLIAÇÃO DE IMPACTO DA PAULISTA ABERTA NA VITALIDADE URBANA

## BOOKLET



### Organização

Bike Anjo  
Corrida Amiga  
ITDP  
LABMOB

### Apoio

ICS - Instituto Clima e Sociedade

### Coordenação Geral

Victor Andrade

### Coordenação Executiva

Marcela Kanitz

### Comitê Consultivo e Técnico

Danielle Hoppe  
JP Amaral  
Sílvia Stuchi

### Consultores Especialistas em Avaliação de Impacto

Leonardo Bueno  
Lígia Vasconcellos (consultora sênior)

### Assistente de pesquisa

Rafael Drummond

### Pesquisa de campo

Metrópole I:I

### Corpo técnico

Fabiano Pires (design gráfico)  
Pedro Bastos (revisão de texto)  
Bike é Legal (filmagem de drone)

### Observadores globais

Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas  
Conselho Gestor Local da Avenida Paulista  
Câmara Municipal de São Paulo  
Prefeitura Regional da Sé  
CET Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo  
Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes de São Paulo  
Associação Paulista Viva  
Grupo de Estudos de Pesquisas Epidemiológicas em Atividade Física e Saúde (USP)

### Colaboração

Bloomberg  
Fecomércio  
Metrô de São Paulo  
Secretaria Municipal de Esportes e Lazer  
SPTrans



## SUMÁRIO

**07** ■ **INTRODUÇÃO**

**10** ■ **METODOLOGIA**

40 Público-alvo do programa Paulista Aberta

41 Teoria da mudança

40 Contrafactual

41 Coleta de dados primários e secundários

**20** ■ **RESULTADOS E ANÁLISES**

41 Perfil socioeconômico dos entrevistados

40 Dimensão Ambiental

41 Dimensão Urbana

40 Dimensão Social

41 Dimensão Econômica

40 Avaliação da Paulista Aberta por seus beneficiários

**51** ■ **CONCLUSÕES**

**51** ■ **REFERÊNCIAS**



A mobilização pela abertura da Av. Paulista aos pedestres começou em 2014 por demanda das organizações da sociedade civil e da população. O resultado dessa mobilização fez surgir a Paulista Aberta em 2015 no contexto do programa Ruas Abertas, decretado pela Prefeitura de São Paulo. Naquele momento, a Prefeitura buscava restringir a circulação de veículos motorizados e promover a abertura de ruas para as pessoas aos domingos e feriados. Um dos marcos da Av. Paulista aberta aos domingos à população tem sido a demonstração da importância de se promover o lazer por meio da ocupação dos espaços públicos.

O presente projeto teve como objetivo central avaliar o impacto da Paulista Aberta na vitalidade urbana local. A pesquisa foi desenvolvida por uma equipe formada pelo Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB), do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) em parceria com o ITDP Brasil, o Bike Anjo e a Corrida Amiga, e teve o apoio do Instituto Clima e Sociedade (iCS). O desenvolvimento da pesquisa foi acompanhado por diversos atores-chave, envolvidos ou impactados, direta ou indiretamente, com a Paulista Aberta, e profissionais com conhecimentos específicos relacionados ao projeto, como pesquisadores/especialistas e ONGs.

Foram objetivos secundários da pesquisa avaliar as seguintes hipóteses e questões:

1. Migração modal dos frequentadores e moradores;
2. Demanda de espaço público na Avenida Paulista e na cidade de São Paulo;
3. Mudança de padrão de atividades de lazer dos frequentadores e moradores;
4. Impactos ambientais relativos à poluição do ar e sonora;
5. Avaliação do programa pelos beneficiários – moradores, frequentadores e comerciantes.

Além dos objetivos da avaliação de impacto em si, o projeto parte de uma iniciativa do Instituto Clima e Sociedade (iCS) em fomentar pesquisas que apliquem metodologias de avaliação de impacto para investigar efeitos de intervenções urbanas favoráveis à mobilidade ativa. Estudos sobre esse tema ainda são incipientes, principalmente no contexto brasileiro. Neste sentido, este estudo também teve como objetivo divulgar a metodologia de avaliação de impacto e suas limitações e potencialidades para análises dos efeitos de intervenções urbanas.

O estudo parte da hipótese de que ruas abertas aumentam a vitalidade urbana e a qualidade de vida no local. A

análise foi realizada através de diversos indicadores que se relacionam com a qualidade de vida das pessoas e com o bom desempenho dos espaços públicos em termos ambientais, urbanos, sociais e econômicos. A metodologia utilizada estimou os efeitos da intervenção através da análise de indicadores formados a partir de dados primários quantitativos e qualitativos, coletados em campo entre outubro e novembro de 2018, e, também, a partir de dados secundários existentes. O estudo buscou, sempre que possível, analisar cenários contrafactuais dos indicadores escolhidos com o objetivo de fortalecer a atribuição dos resultados obtidos à intervenção e não a outros fatores. A ambição foi chegar o mais próximo possível de relações causais entre as variáveis pesquisadas e a implementação do programa na tentativa de dar um passo além às simples correlações (por isso a importância de bons contrafactuais). É importante destacar que, por conta de limitações na obtenção de dados retroativos e contrafactuais adequados para alguns destes indicadores, parte das análises deste estudo é composta por diagnósticos sobre os temas abordados e não sobre medições de impacto em si.

A avaliação de impacto para a Paulista Aberta possibilitou projetar maior evidência de alguns resultados deste programa. Além disso, a avaliação e os diagnósticos apresentados podem vir a contribuir para a contínua

qualificação do programa, assim como para servir de suporte à tomada de decisão para que outras ruas e avenidas em São Paulo (e outras cidades brasileiras) também sejam objeto de política similar.

Este booklet está dividido em quatro partes principais, a presente “Introdução”, “Metodologia”, que fala brevemente sobre a importância da avaliação de impacto de intervenções urbanas e sobre o desenho da metodologia aplicada no estudo, “Principais Resultados”, que apresenta as principais medições de impacto e os diagnósticos elaborados relativos aos dados quantitativos primários e aos dados secundários coletados pela pesquisa. Por fim, a quarta seção “Conclusões” aponta evidências encontradas nas análises do estudo sobre os impactos, positivos e negativos, do programa nas diferentes dimensões da vitalidade urbana.

Informações mais detalhadas sobre a metodologia aplicada e também sobre o conteúdo total dos resultados obtidos, incluindo os relatos das entrevistas em profundidade, encontram-se no relatório técnico final da “Avaliação de Impacto da Paulista Aberta na Vitalidade Urbana.”



A avaliação de impacto de intervenções urbanas é essencial para o planejamento e acompanhamento dos resultados de políticas públicas. O monitoramento de indicadores antes e após a intervenção produz informações sobre seus efeitos e sua capacidade de atingir os objetivos dessas políticas. A avaliação de impacto possibilita, também, a documentação de possíveis efeitos inesperados, positivos ou negativos. Quando comprovados os benefícios de uma intervenção pública, as avaliações de impacto colaboram para apoiar a elaboração de políticas e investimentos públicos em novos projetos, direcionando novas estratégias e intervenções locais.

O estudo de avaliação de impacto da Paulista Aberta se trata de uma avaliação *expost*, visto que a análise foi feita após a implementação do Programa. Uma das limitações iniciais da pesquisa foi a necessidade de se ter dados retroativos para viabilizar uma comparação de cenários anteriores e posteriores da Paulista Aberta. Em relação aos dados secundários, buscou-se informações de períodos anteriores a outubro de 2015, mês em que o Programa teve início. Em relação aos dados primários coletados nos questionários em entrevistas, a equipe utilizou técnicas de *recall* para auxiliar os respondentes

a resgatarem na memória informações sobre o período anterior à intervenção. O estudo traz uma análise e diagnóstico do Programa Paulista Aberta através da triangulação de dados qualitativos secundários e primários, estes coletados através de observação local, aplicação de questionários quantitativos e entrevistas em profundidade.

O início do desenvolvimento da metodologia deste estudo foi acompanhado pelo contato com atores-chave envolvidos ou impactados pelo Programa. Nesse momento inicial, foram realizadas reuniões com integrantes do projeto e esses atores. As reuniões tinham como objetivo principal ampliar o entendimento da equipe sobre a complexidade do Programa. Elas trouxeram insumos importantes como hipóteses de possíveis efeitos, positivos ou negativos, sob o ponto de vista desses diferentes atores, e um mapeamento inicial de possibilidades de dados secundários existentes.

A partir dessas primeiras reuniões, foi articulada uma rede para acompanhamento da pesquisa em alguns momentos estratégicos, formada por esses atores já mencionados e por profissionais com conhecimentos específicos relacionados ao projeto.

O desenho da metodologia de avaliação de impacto foi acompanhado por dois especialistas em avaliação de impacto, um membro da equipe do projeto e uma consultora sênior externa. O desenho da metodologia se baseou nos seguintes passos<sup>1</sup>:

1. Delimitação do público-alvo: recorte dos beneficiários do projeto;
2. Definição da Teoria da Mudança: desenvolvimento do modelo lógico que conecta a intervenção com o resultado esperado;
3. *Benchmarking*: identificação de referências de projetos semelhantes e casos de sucesso que serviram como ponto de partida para a avaliação e para a composição dos indicadores;
4. Definição dos indicadores de avaliação de impacto: identificação das métricas a serem avaliadas, que deveriam se relacionar diretamente com os resultados identificados na teoria da mudança;
5. Definição dos níveis de medição dos indicadores: decisão sobre como seriam realizadas as análises e verificações de impacto dos indicadores;
6. Contrafactual: nesse ponto, foram definidos os grupos tratados e seus respectivos controles, isto é, o grupo que iria constituir o cenário alternativo que não sofreu a intervenção;
7. Plano amostral: a decisão sobre a amostra dependeria da escolha dos métodos de medição, podendo ser feita através de um cálculo estatístico que variou de acordo com o tamanho do efeito esperado (cálculo de poder);
8. Cronograma de medição: definição do período de coleta de dados. A medição foi feita através dos mesmos métodos no grupo de tratamento e de controle, podendo ser realizada através de dados primários e/ou secundários – estes diminuem o custo de aplicação do estudo.
9. Análises e interpretações: medições de impacto, análises e identificação de possíveis vieses e heterogeneidades dentro dos grupos analisados.

As próximas seções descrevem brevemente os passos 1- Delimitação do público alvo, 2-Definição da Teoria da Mudança e 6- Contrafactual, listados acima, e também descreve os métodos de coleta de dados primários e secundários. A terceira parte do booklet “Principais Resultados” aborda as análises e interpretações, referentes ao passo 9.

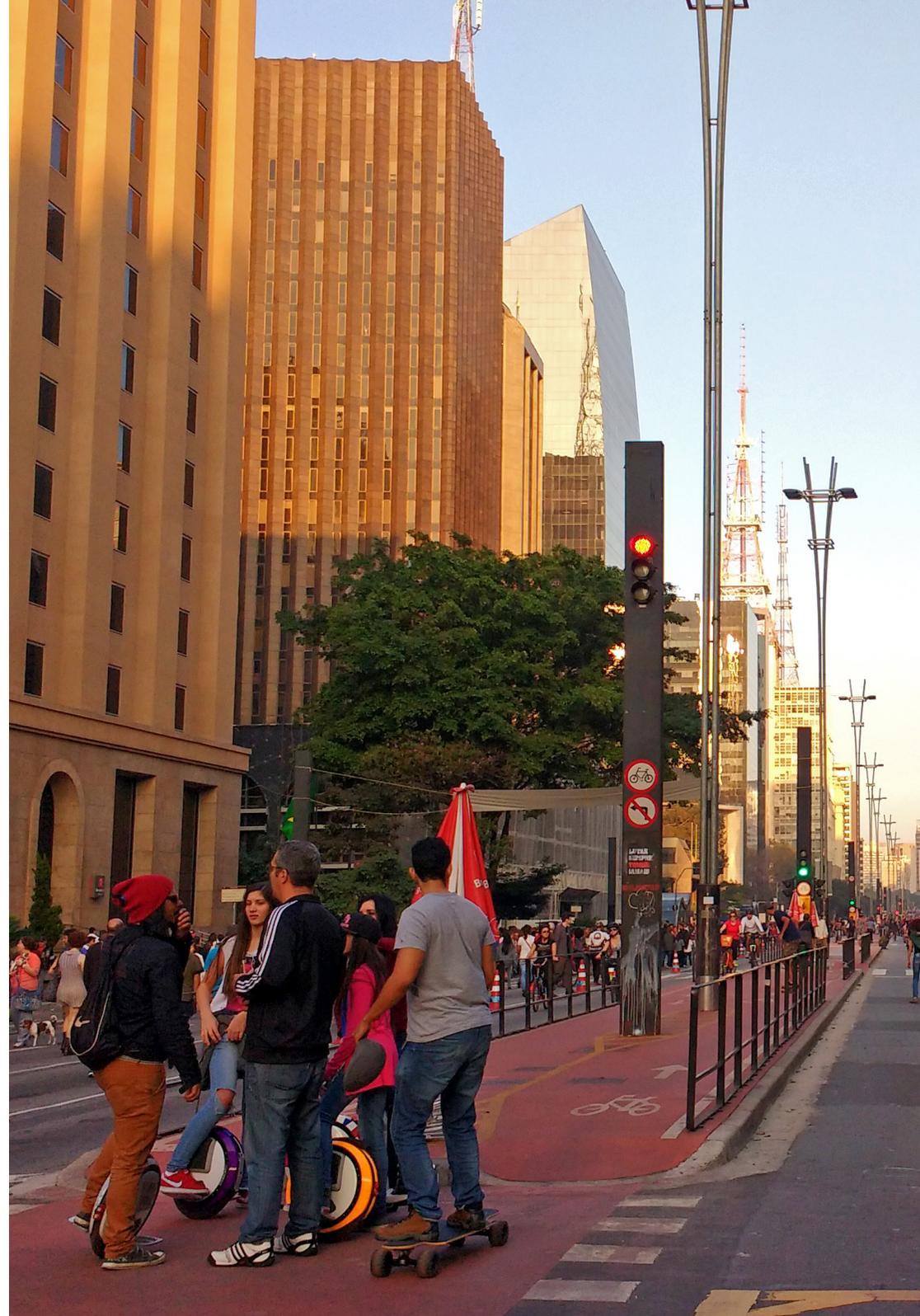


<sup>1</sup> INSPER METRICIS. *Guia de Avaliação de Impacto Socioambiental para Utilização em Negócios e Investimentos de Impacto*: Guia geral com foco em verificação de adicionalidade. São Paulo, 4ª revisão. Abril 2018.

## PÚBLICO ALVO DO PROGRAMA PAULISTA ABERTA

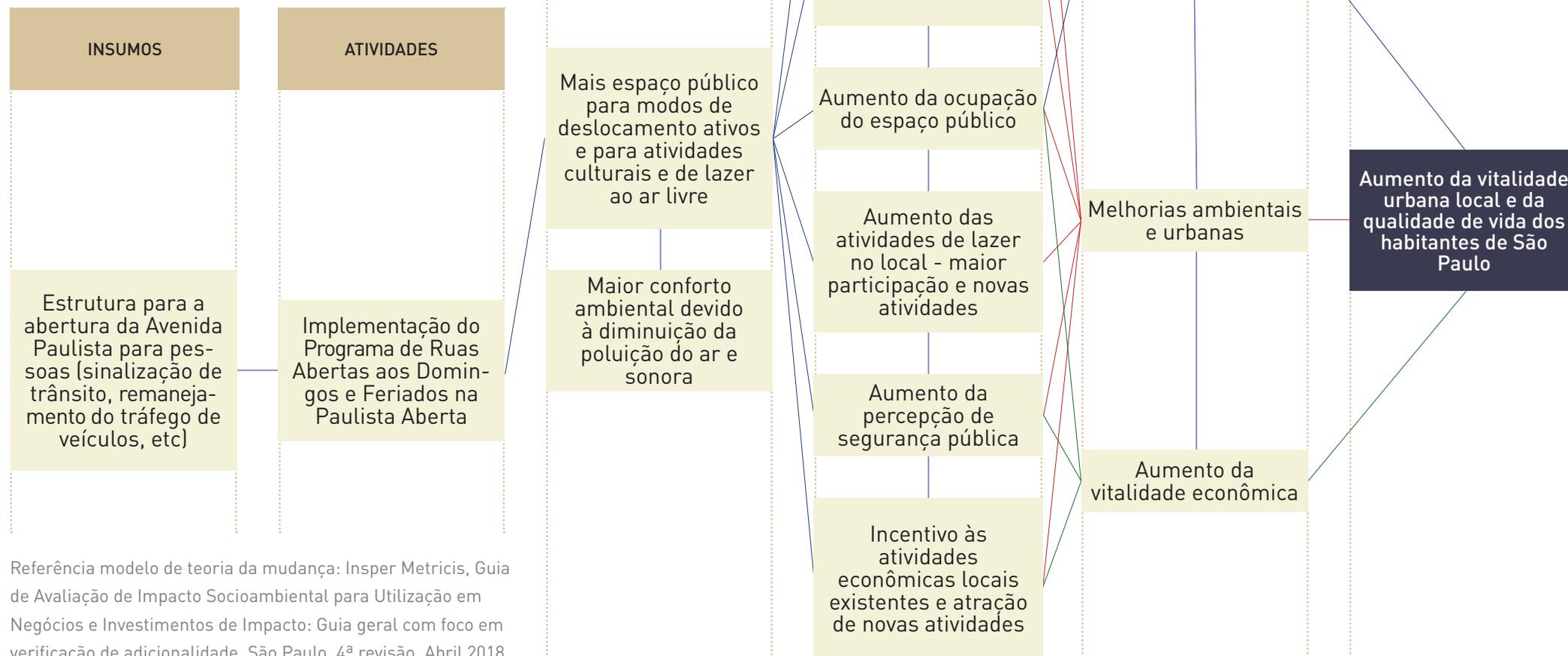
Os seguintes segmentos foram identificados como beneficiários do Programa Paulista Aberta:

- a) Comerciantes locais: estabelecimentos comerciais fixos situados na Av. Paulista e comércios ambulantes. Segmento passível de sofrer impactos econômicos diretos e indiretos significativos com a realização do programa.
- b). Moradores do entorno: população residente do entorno próximo da Av. Paulista. Segmento impactado diretamente pelo programa em termos econômicos, ambientais e comportamentais.
- c) Frequentadores: população que visita a Paulista Aberta, moradores ou não. Assim como os moradores, os frequentadores são impactados diretamente em termos econômicos, ambientais e comportamentais.



## TEORIA DA MUDANÇA

A teoria da mudança é uma ferramenta de planejamento e avaliação comumente utilizada em iniciativas que visam promover mudanças sociais. Parte-se de impactos esperados a longo prazo para construir um quadro lógico que detalhe o processo de mudança necessário para alcançá-los. Abaixo, o desenho lógico da teoria da mudança desenvolvida pelo projeto:



Referência modelo de teoria da mudança: Insper Metricis, Guia de Avaliação de Impacto Socioambiental para Utilização em Negócios e Investimentos de Impacto: Guia geral com foco em verificação de adicionalidade, São Paulo, 4ª revisão. Abril 2018.



A vitalidade urbana se relaciona com o bom desempenho dos espaços públicos<sup>2</sup> e se refere à capacidade desses espaços em suportar as diversas funções urbanas – sociais, econômicas e ambientais –, gerando modelos de ocupação sustentáveis. Os aspectos sociais podem ser representados pelo movimento de pedestres, pela copresença<sup>3</sup> e pelo potencial de interação social nesses espaços; as funções econômicas dizem respeito a usos

não residenciais e a trocas microeconômicas<sup>4</sup>; já as funções ambientais relacionam-se ao ecossistema natural do meio urbano, representado pela qualidade do ar, do solo, dos recursos hídricos e das áreas verdes.<sup>5</sup>

A vitalidade urbana é avaliada neste estudo por meio de indicadores que se relacionam às seguintes dimensões:

- I. Ambiental: qualidade ambiental, aqui limitada à avaliação da poluição do ar e sonora;
- II. Urbana: mobilidade, uso do solo e uso de espaços públicos;
- III. Social: hábitos e bem-estar das pessoas;
- IV. Econômica: relacionada ao desenvolvimento econômico e geração de renda.

---

<sup>2</sup> JALALADDINI, Siavash; OKTAY, Derya. *Urban Public Spaces and Vitality: A Socio-Spatial Analysis in the Streets of Cypriot Towns*. Procedia - Social and Behavioral Sciences, Elsevier. 2012.

<sup>3</sup> “Copresença” aqui definida como a presença simultânea de diferentes indivíduos no espaço público.

<sup>4</sup> SABOYA, Renato; VARGAS, Julio; NETTO, Vinicius. Fatores morfológicos da vitalidade urbana: uma investigação sobre a arquitetura e seus efeitos. In: NETTO et. all (orgs). *Efeitos da Arquitetura: os impactos da urbanização contemporânea no Brasil*. Brasília, 2017.

<sup>5</sup> SPIRN, Anne. Chapter 1: City And Nature. *The Granite Garden: Urban Nature and Human Design*. New York: Basic Books, 1984.

## CONTRAFACTUAL

### Comparação de médias

A comparação de médias foi utilizada nos dados primários coletados através da aplicação de questionários na Av. Paulista e na Av. Brig. Faria Lima. A hipótese subjacente a esse método é assumir que existe uma avenida de controle tão parecida quanto a avenida tratada a ponto de se considerá-la um contrafactual. A limitação dessa hipótese é que, por não existir um sorteio, não é possível garantir que controle e tratamento serão comparáveis na média, tanto entre variáveis observadas como nas não observadas. Fazemos a comparação de médias mesmo assim, mas considerando esse tópico da pesquisa um estudo de caso, e não uma avaliação de impacto propriamente dita. Nessa metodologia, quanto mais se acredita na hipótese de semelhança entre as avenidas, mais próximo se chega ao ideal de avaliação de impacto – análise causal.

A Av. Brig. Faria Lima foi escolhida para o grupo de controle por ser semelhante à Av. Paulista dentre diversos parâmetros-chave analisados - como percentual de estabelecimentos no térreo, perfis de uso do solo

e tipologia de calçada, especificados no Relatório Técnico deste estudo - e por já ter sido considerada pela Prefeitura como um local possível de implementação do Programa Ruas Abertas<sup>6</sup>. Portanto, apesar da limitação em se encontrar uma avenida comparável à Av. Paulista devido ao seu caráter icônico, a Av. Brig. Faria Lima foi o local escolhido para o grupo de controle por ser a avenida que mais se aproxima do ideal de contrafactual.

#### Moradores e Comerciantes

Os moradores e os comerciantes da região da Av. Brig. Faria Lima compuseram o contrafactual para avaliação de impacto para os grupos dos moradores e comerciantes da região da Av. Paulista.

#### Frequentadores

Não foi possível aplicar a metodologia de avaliação de impacto nesse recorte devido à falta de um contrafactual plausível. O fato de se tratar de uma avaliação *expost*, ou seja, realizada após a intervenção, aumentou a dificuldade em se escolher um grupo de frequentadores em um cenário sem a intervenção.

#### Controle sintético

O controle sintético foi feito para dados secundários no geral – poluição do ar, mobilidade e valores imobiliários. Este método é útil em casos para os quais somente estejam disponíveis dados agregados da unidade de análise que se pretende utilizar na avaliação de impacto. Nos métodos anteriormente citados, existia uma amostra de indivíduos que compunham os grupos de controle e tratamento. Era possível ter médias e variâncias nas unidades de análise, que eram os indivíduos entrevistados. No controle sintético, os dados foram agregados na unidade de análise. Entretanto, é possível olhar para a trajetória desses dados agregados no tempo e compará-los com unidades similares. No caso deste estudo, pode-se construir um contrafactual adequado utilizando mais de uma unidade de comparação. Ao invés de se escolher uma única rua para ser o contrafactual da Av. Paulista, uma combinação de diversas outras ruas pode reproduzir melhor as características da rua tratada (Av. Paulista).

<sup>6</sup> MACHADO, Leandro. Depois da Paulista, prefeitura estuda fechar a Av. Brig. Faria Lima aos domingos. Folha de S. Paulo, São Paulo, 22 ago. 2015. Cotidiano. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1672412-depois-da-paulista-prefeitura-estuda-fechar-a-av-faria-lima-aos-domingos.shtml>>. Acesso em: 12 de fevereiro de 2019.

## COLETA DE DADOS PRIMÁRIOS E SECUNDÁRIOS

A maior parte dos indicadores desta avaliação de impacto é composta por dados primários coletados em campo em outubro de 2018. Como mencionado anteriormente, trata-se de uma avaliação *expost* onde houve limitações na obtenção de dados secundários retroativos e, portanto, uma grande parte dos indicadores são compostos apenas de dados primários sobre informações do cenário após a implementação da “Paulista Aberta” e não serão passíveis de análises contrafactuais.

Foram utilizados os seguintes métodos de coleta de dados primários:

- Observação local: feita em visitas às avenidas Paulista e Av. Brig. Faria Lima pelos pesquisadores que preencheram formulários in loco com informações sobre o ambiente construído e as atividades de apropriação do espaço público durante a “Paulista Aberta”.
- Filmagens de *drone*: filmagens de intervalos de tempo em diferentes pontos das avenidas

Paulista e Av. Brig. Faria Lima para contagens e estimativas de ocupação.

- Questionários quantitativos: aplicados aos beneficiários do projeto com amostras representativas para frequentadores da Paulista Aberta nos dias 30 de setembro e 14 de outubro; para os moradores das regiões das avenidas Paulista e Faria Lima entre os dias 1º de outubro e 4 de novembro; comerciantes de estabelecimentos fechados nas duas avenidas entre os dias 1º e 18 de outubro; e para comerciantes de rua no dia 21 de outubro.
- Entrevistas em profundidade: entrevista com beneficiários e atores envolvidos com o programa.

Em um primeiro momento o escopo do projeto de pesquisa incluía somente questionários quantitativos, com amostras representativas para desenvolver análises sobre dados agregados. Porém, logo após a

ida a campo e depois de uma breve leitura dos dados coletados, optou-se também por aplicar entrevistas em profundidade, buscando relatos mais aprofundados sobre as percepções dos beneficiários e atores relacionados ao Programa. Os relatos das entrevistas em profundidade encontram-se no Relatório Técnico expandido do estudo.

Em relação aos dados secundários, a equipe do projeto entrou em contato desde o início de suas atividades com diversos atores públicos e privados buscando mapear dados existentes sobre alguns temas abordados do estudo, como poluição do ar, mobilidade, economia e dados sobre o comércio local. Em seguida, ao longo de todo o desenvolvimento da pesquisa, foram feitas diversas solicitações para obtenção destes dados.

Em paralelo, também foi feita uma busca por dados disponíveis em plataformas online, abertas ao público. As análises sobre dados secundários que fazem parte da terceira parte deste booklet - Resultados e Análises - são referentes aos dados que foram disponibilizados online (CETESB) ou cedidos diretamente pelas instituições (Metrô SP, DataZAP e Fecomércio) para o desenvolvimento deste projeto.

Principais análises e interpretações do estudo de impacto nas diferentes dimensões relacionadas à vitalidade urbana. É importante mencionar que não foi possível aplicar a metodologia de avaliação de impacto em todos os temas e indicadores. O impacto foi averiguado somente naqueles indicadores onde foi possível ter uma cena histórica - antes e depois - e/ou um controle - sintético ou representado pelo grupo de controle da Av. Brig. Faria Lima. Portanto, os demais resultados são apenas diagnósticos identificados durante o estudo sobre os indicadores analisados e não podem ser considerados análises contrafactuais.

O booklet apresenta apenas os dados primários quantitativos e secundários mais relevantes para o objetivo de investigar os efeitos da Paulista Aberta na vitalidade urbana. A análise completa dos dados coletados no estudo, junto aos relatos coletados nas entrevistas em profundidade, encontram-se no Relatório Técnico.

## PERFIL SOCIOECONÔMICO

Para a seleção de moradores e frequentadores entrevistados utilizou-se o método de amostragem por cotas (ou quotas) estratificando os diferentes grupos por sexo e faixa etária

*Amostra inicial/ amostra obtida de frequentadores entrevistados:*

Av. Paulista
300 / 342

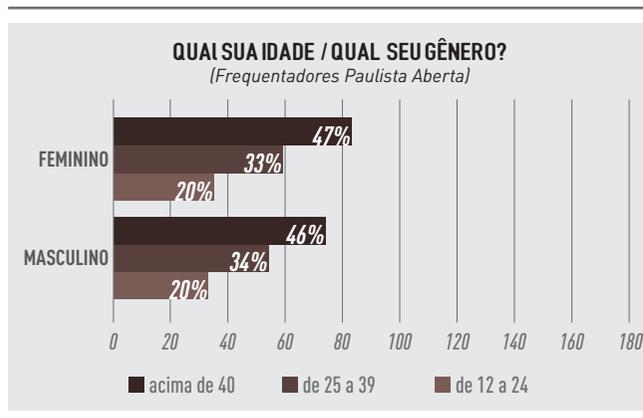
*Amostra inicial/ amostra obtida de moradores entrevistados:*

Av. Paulista	Av. Brig. Faria Lima
200 / 197	200 / 214

## Frequentadores

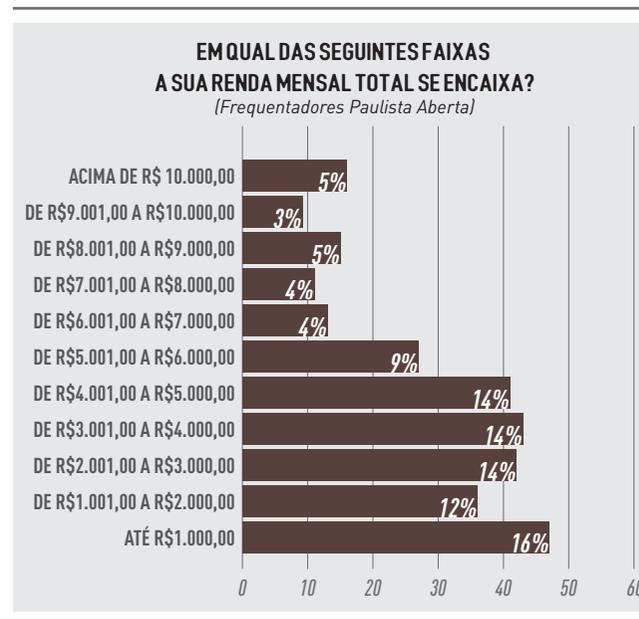
### Gênero e Idade

52% Feminino, 47% Masculino e 1% Outro.



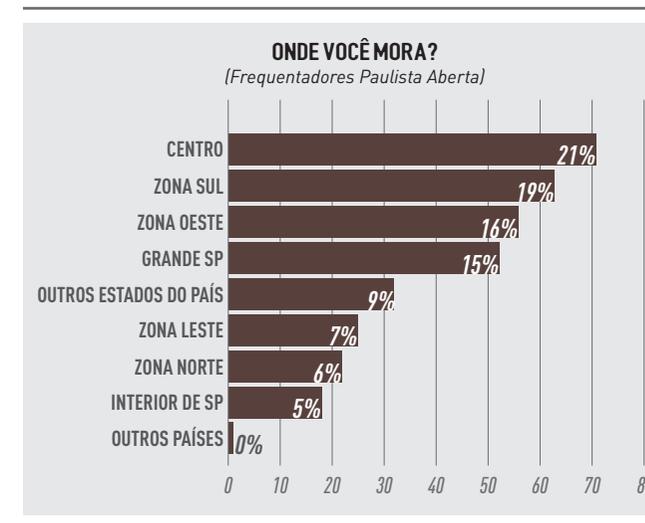
### Renda

58% acima de R\$3.000,00.



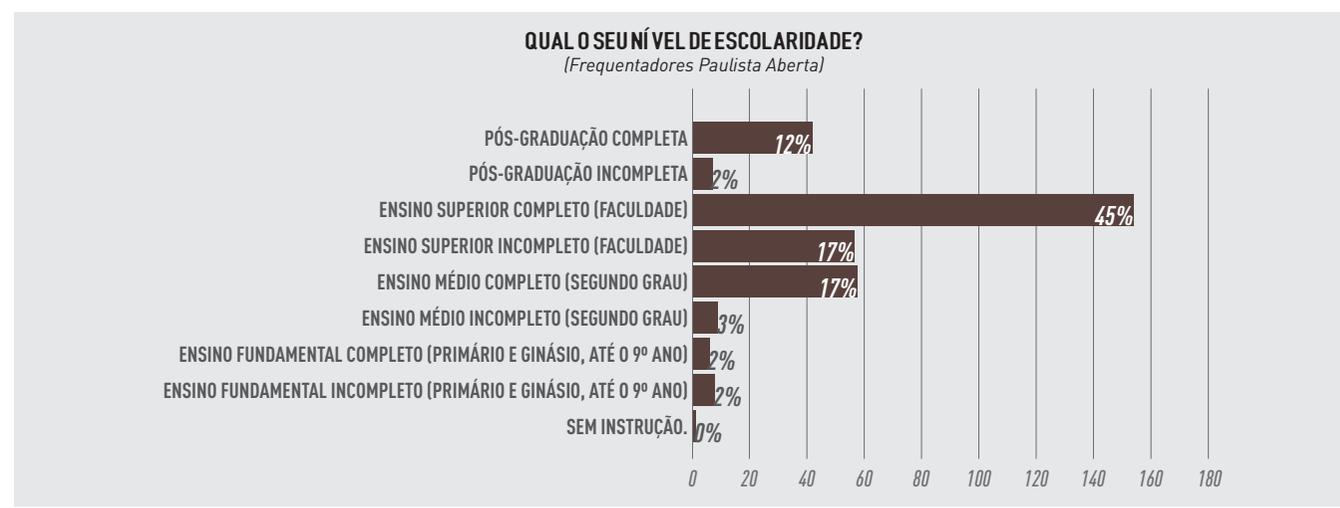
### Região de residência

Destaque pro Centro, Zona Sul, Zona Oeste e Grande SP.



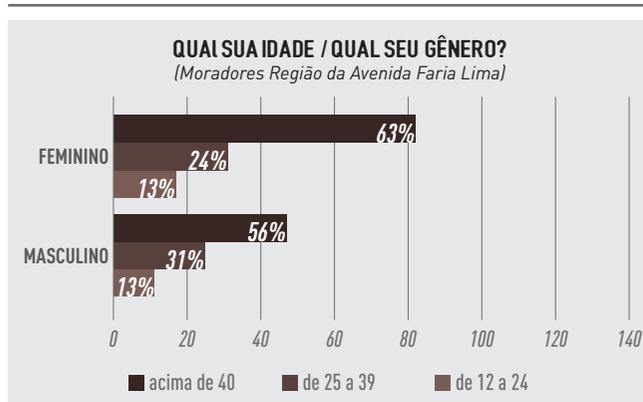
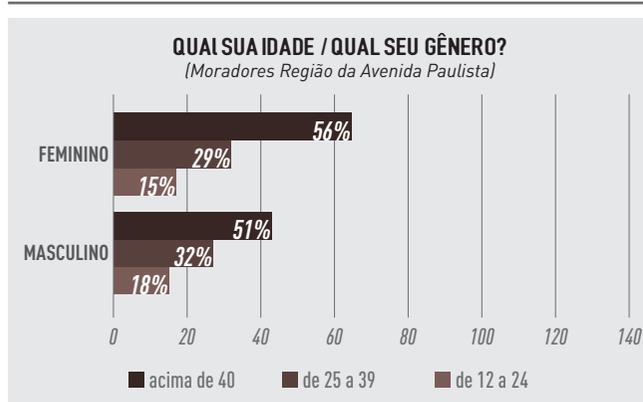
### Escolaridade

Três maiores grupos com Ensino Superior Completo (45%), Ensino Médio Completo (17%) e Ensino Superior Incompleto (17%).



Moradores

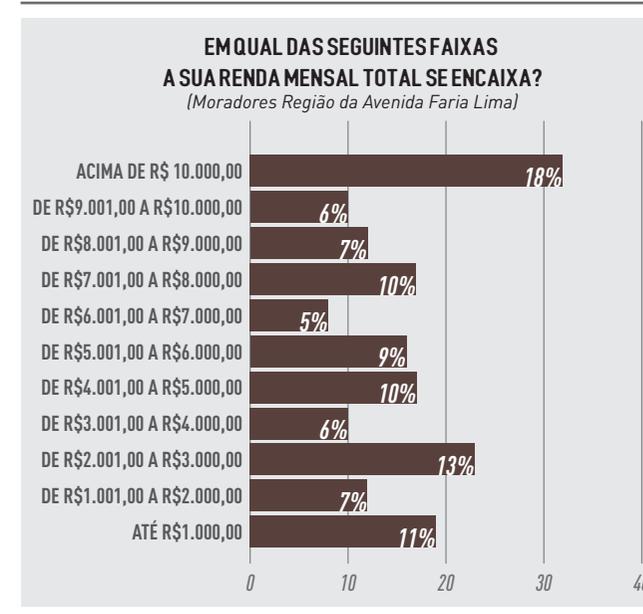
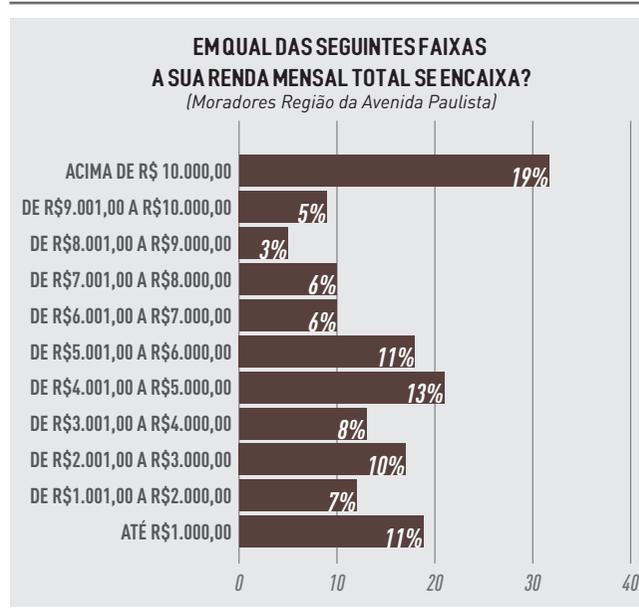
Gênero e Idade



Renda

71% na Av. Paulista e 69% na Av. Brig. Faria Lima com renda acima de R\$3.000,00.

19% na Av. Paulista e 18% na Av. Brig. Faria Lima com renda acima de R\$10.000,00.



## Moradores

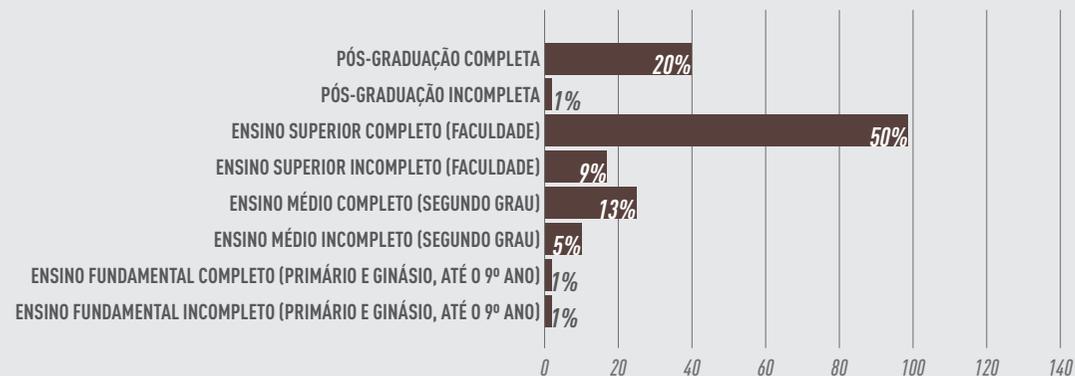
## Escolaridade

71% na Av. Paulista e 67% na Av. Brig. Faria Lima com título universitário, somando faixas com ensino superior completo e/ou pós graduação completa e incompleta.



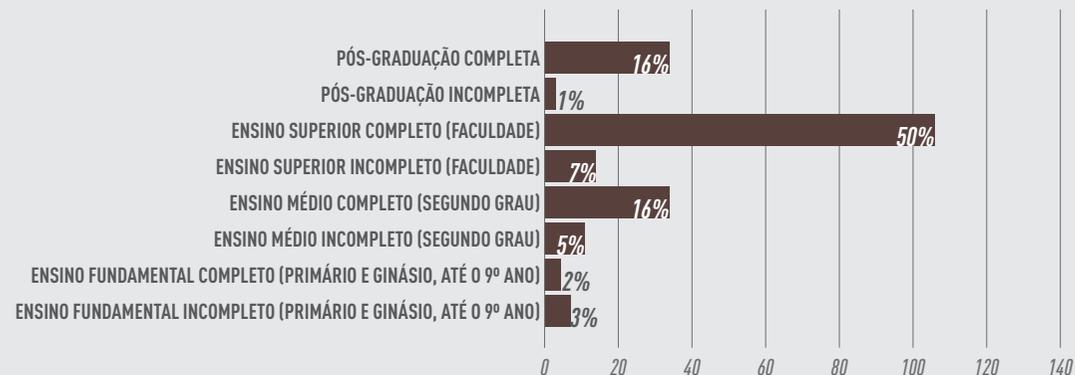
## QUAL O SEU NÍVEL DE ESCOLARIDADE?

(Moradores Região da Avenida Paulista)



## QUAL O SEU NÍVEL DE ESCOLARIDADE?

(Moradores Região da Avenida Faria Lima)



## DIMENSÃO AMBIENTAL

### Poluição do ar

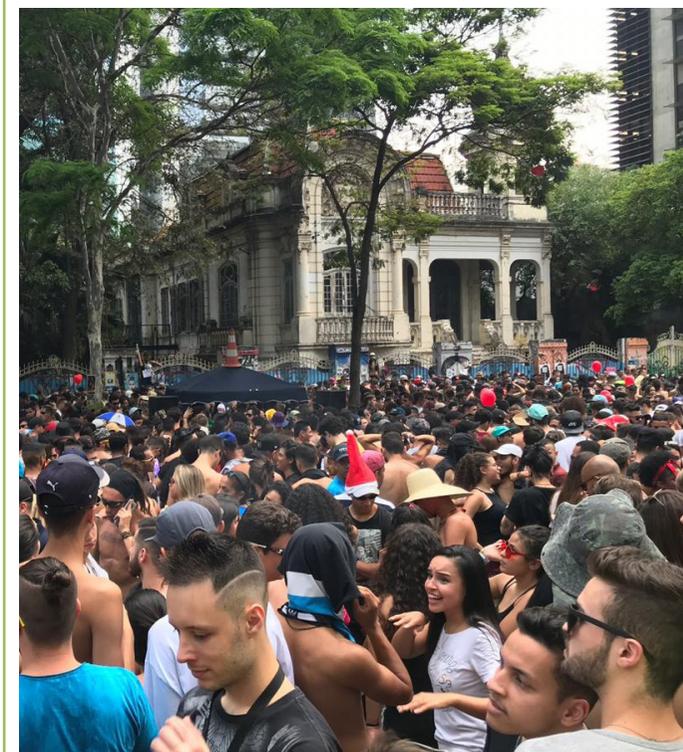
A medição feita por controle sintético de dados secundários disponíveis das estações de medição de gases da CETESB (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo) não demonstrou impacto do programa Paulista Aberta nas emissões do gás CO nas imediações da Av. Paulista. Para as medições sobre esse tema, cabe ressaltar que não foi possível coletar informações sobre a percepção dos beneficiários, em relação a poluição do ar, nem coletar dados primários sobre a emissão de poluentes no local.

A estação mais próxima da Av. Paulista é a estação Cerqueira César, cerca de 1 km da Praça do Ciclista. Assumindo que esta estação poderia refletir ao menos em parte as flutuações das emissões nas cercanias da Av. Paulista, seria possível estimar os impactos que o programa Paulista Aberta teria sobre a qualidade do ar nessa região. Cabe aqui destacar as limitações dessa abordagem. A primeira delas é que as estações de medição só conseguem captar variações nas emissões nas imediações próximas de onde estão localizadas. Assim, não podemos afirmar que a estação Cerqueira César estaria captando os gases de toda a Av. Paulista. Além disso, a estação Cerqueira César não está

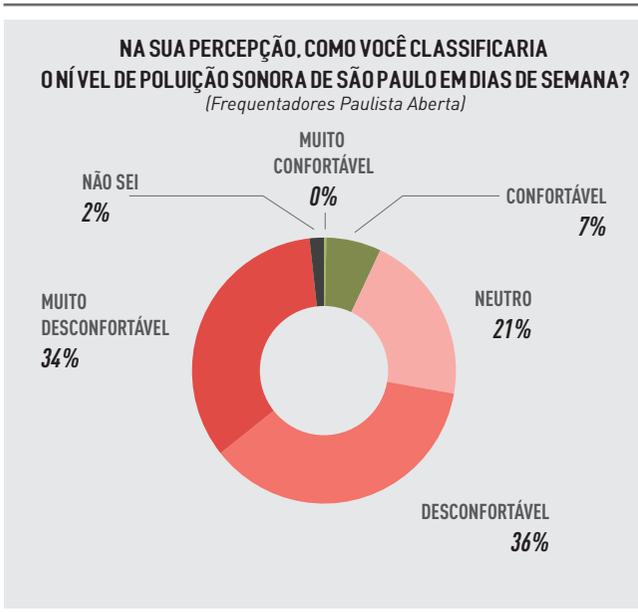
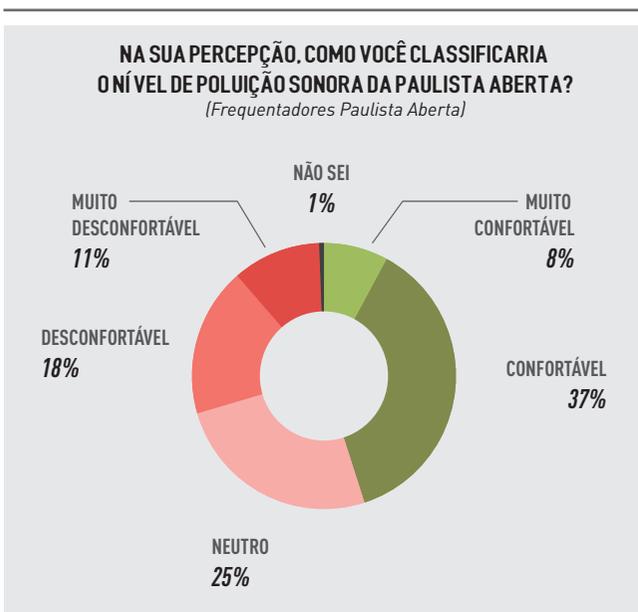
localizada propriamente na Paulista e sim numa rua próxima. Outra limitação é a precisão dos equipamentos de medição dos poluentes: nem sempre os diferentes equipamentos possuem a mesma precisão, o que dificulta a comparabilidade das amostras.

### Poluição Sonora na “Paulista Aberta”

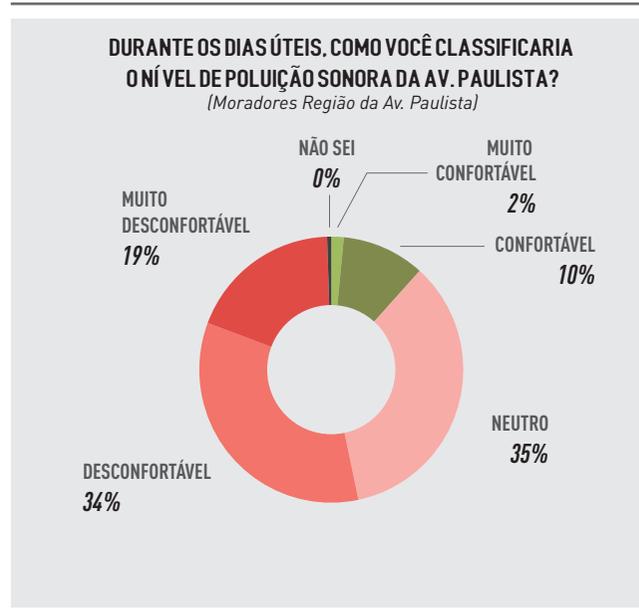
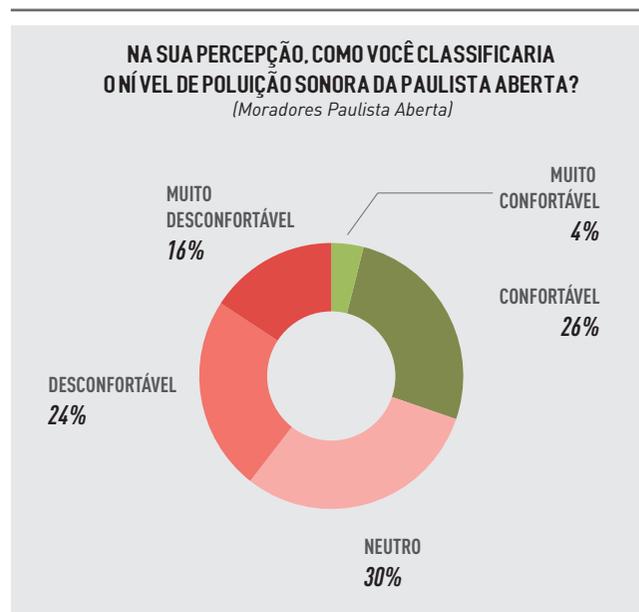
Um tema que ganhou grande destaque na discussão acerca da Paulista Aberta foi o do impacto da política pública sobre o meio ambiente da região, principalmente com relação à percepção sobre a poluição sonora que pode ser causada pelo tráfego de veículos ou, até mesmo, maior aglomeração de pessoas e eventos musicais.



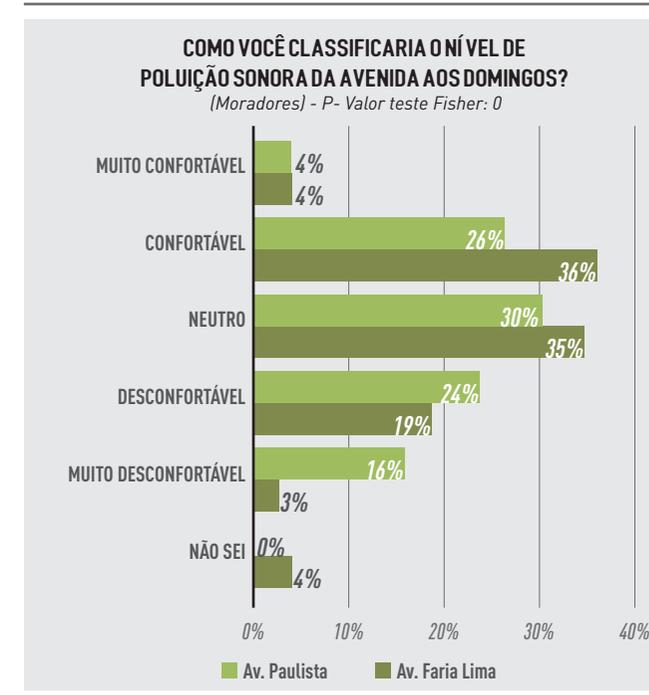
Frequentadores



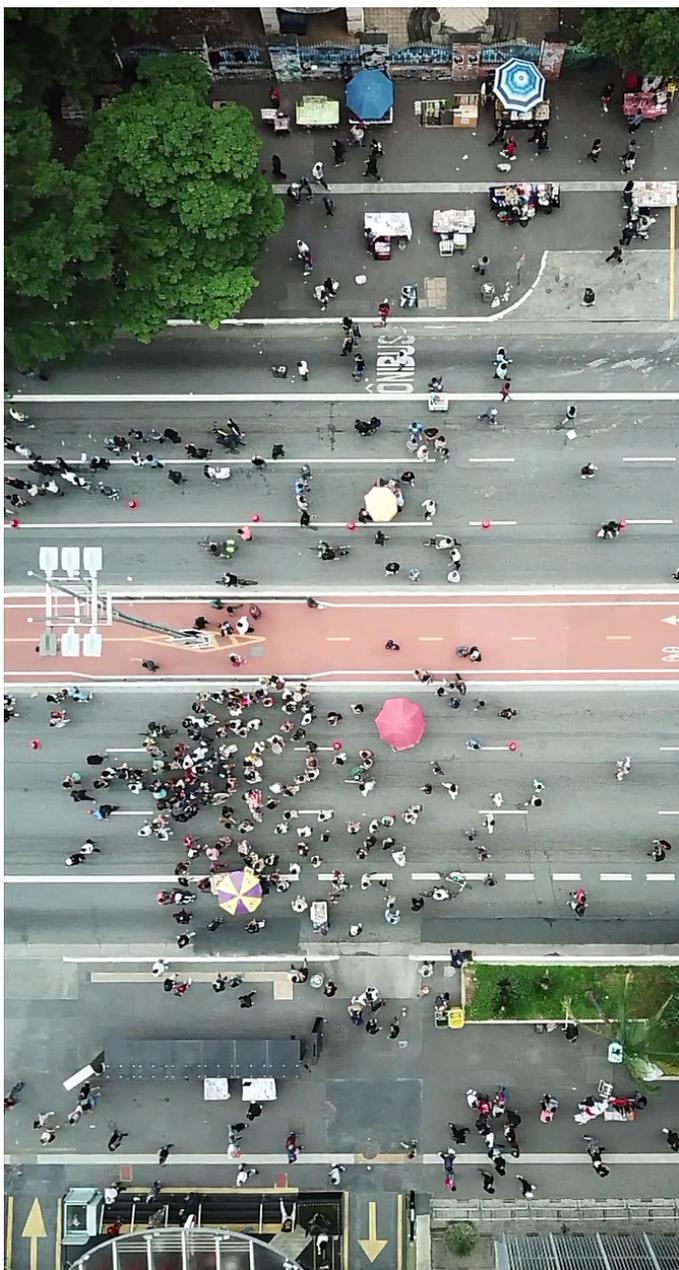
Moradores



A comparação de médias entre moradores da região da Av. Paulista e moradores da região da Av. Brig. Faria Lima mostra uma tendência de maior desconforto ao redor da “Paulista Aberta”, como fica claro no gráfico abaixo.

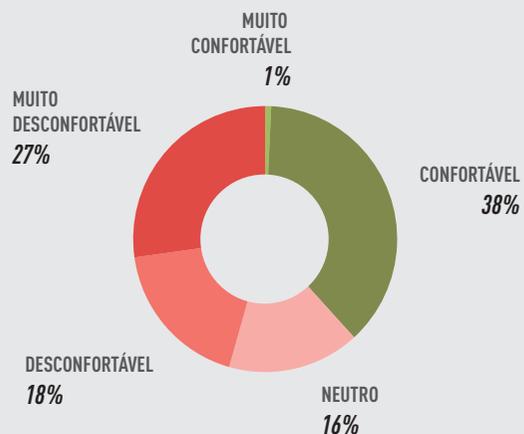


Comerciantes Ambulantes



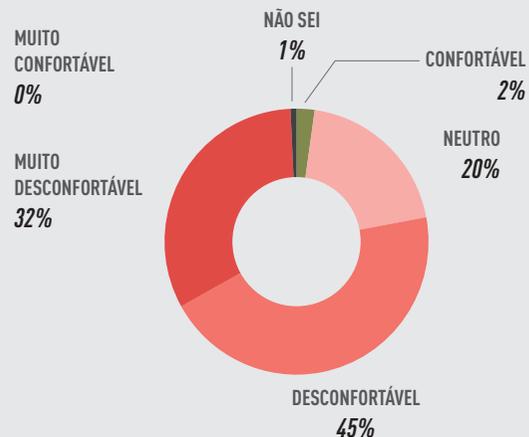
**COMO VOCÊ CONSIDERA A POLUIÇÃO SONORA DA PAULISTA ABERTA AOS DOMINGOS?**

(Comerciantes Ambulantes Paulista Aberta)



**NA SUA PERCEÇÃO, HOJE EM DIA, COMO VOCÊ CONSIDERA A POLUIÇÃO SONORA NA CIDADE DE SÃO PAULO?**

(Comerciantes Ambulantes Paulista Aberta)

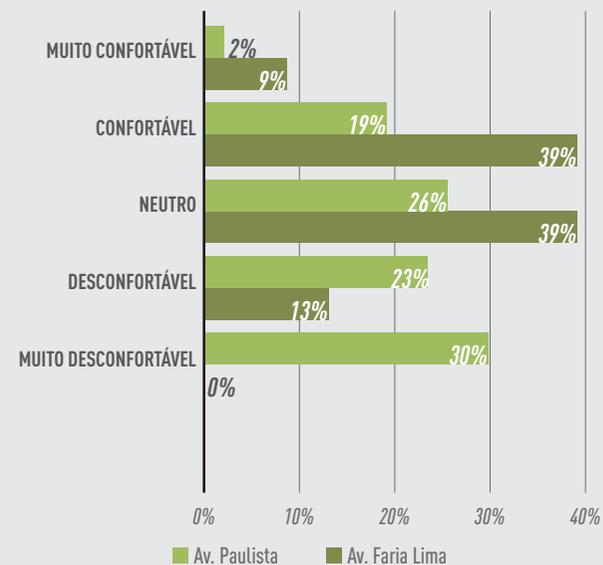


Comerciantes de Lojas de Rua

Com relação ao grupo de comerciantes de lojas de rua na Av. Paulista, 53% se sentem “Desconfortáveis” ou “Muito desconfortáveis” aos domingos, sendo proporcionalmente o grupo que tem menor tolerância com a poluição sonora na Paulista Aberta. Para esses comerciantes, nos dias da semana, o índice de desconforto ou muito desconforto é bem menor, de 27%. As comparações de médias mostram que os comerciantes de estabelecimentos fechados da Paulista apresentam um desconforto maior que na Faria Lima.

**COMO VOCÊ CLASSIFICARIA O NÍVEL DE POLUIÇÃO SONORA DA AVENIDA AOS DOMINGOS?**

(Comerciantes) - P- Valor teste Fisher: 0



## DIMENSÃO URBANA

### Ambiente Construído

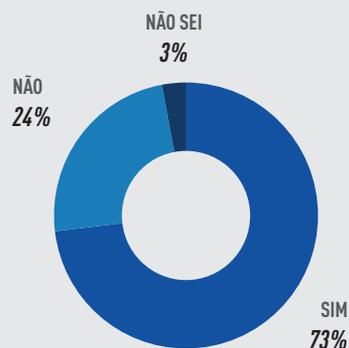
Aspectos relacionados ao tipo de uso específico dos estabelecimentos térreos, sombreamento, iluminação noturna e acessibilidade nos cruzamentos são bastante similares entre as duas vias investigadas – Av. Paulista e Av. Brig. Faria Lima. Em ambas as avenidas, destacam-se nos estabelecimentos térreos, de frente para a avenida, os usos relacionados a serviços, empresarial, alimentação e lojas. Foram encontradas algumas diferenças pequenas em termos de dimensões de elementos da via, como calçadas e quadras, em relação a porcentagem de fachadas ativas (91% de fachadas com permeabilidade visual na Av. Paulista contra 49% na Av. Brig. Faria Lima) e à infraestrutura cicloviária (83 paraciclos na Av. Paulista contra 33 na Av. Brig. Faria Lima). É interessante destacar que apesar do menor número de paraciclos na Av. Brig. Faria Lima, os levantamentos sobre mobilidade urbana indicaram um maior índice de uso da bicicleta como modo de deslocamento para os moradores desta região.

### Uso do espaço público

73% frequentadores, 42% dos moradores da região da Av. Paulista e 44% na região da Av. Brig. Faria Lima declararam que a “Paulista Aberta” os influenciou a realizar mais atividades em espaços públicos, como ruas e praças, em outros momentos de seu dia a dia.

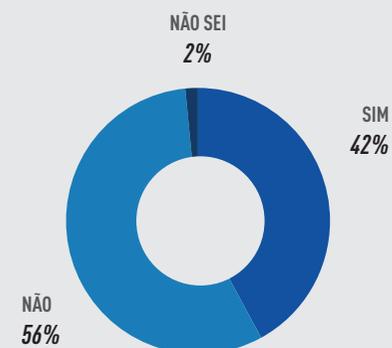
### Frequentadores

**NA SUA PERCEÇÃO, A PAULISTA ABERTA INFLUENCIOU VOCÊ A REALIZAR MAIS ATIVIDADES EM ESPAÇOS PÚBLICOS, COMO RUAS E PRAÇAS, EM OUTROS MOMENTOS DE SEU DIA A DIA?**  
(Frequentadores Paulista Aberta)

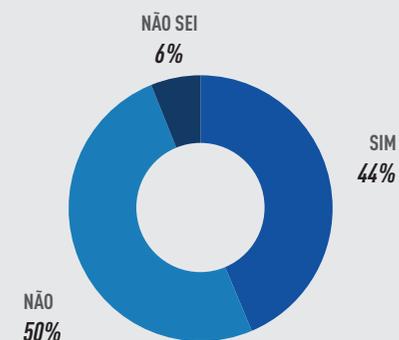


### Moradores

**NA SUA PERCEÇÃO, A PAULISTA ABERTA INFLUENCIOU VOCÊ A REALIZAR MAIS ATIVIDADES EM ESPAÇOS PÚBLICOS, COMO RUAS, PRAÇAS, VIELAS, EM OUTROS MOMENTOS DE SEU DIA A DIA?**  
(Moradores região da Av. Paulista)



**NA SUA PERCEÇÃO, A PAULISTA ABERTA INFLUENCIOU VOCÊ A REALIZAR MAIS ATIVIDADES EM ESPAÇOS PÚBLICOS, COMO RUAS, PRAÇAS, VIELAS, EM OUTROS MOMENTOS DE SEU DIA A DIA?**  
(Moradores Região da Av. Faria Lima)



As contagens por meio de filmagens estáticas de *drone* contabilizaram uma média de 950 pedestres e de 70 ciclistas durante um intervalo de tempo de apenas 5 minutos, nos quatro pontos da “Paulista Aberta” filmados. Na Av. Brig. Faria Lima, foram contados, em média, 85 pedestres e 36 ciclistas durante o mesmo período nos quatro pontos levantados da avenida.

O levantamento sobre apropriação do espaço público identificou 43 atividades em um percurso único em um dia de “Paulista Aberta”. Foram contadas 297 pessoas envolvidas na organização dessas atividades e 2.379 pessoas assistindo os eventos naquele momento.

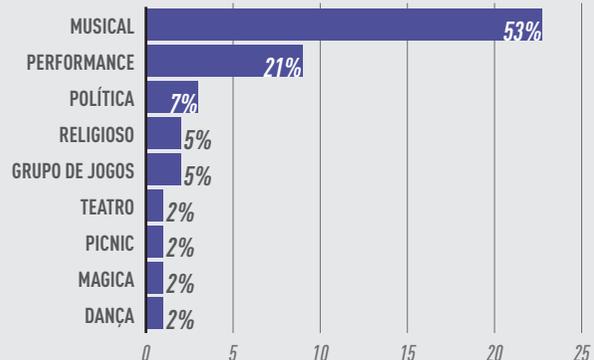
A gráfico abaixo mostra quais foram os temas dos eventos identificados.



A contagem de pessoas sentadas em locais improvisados identificou, ao todo, 428 pessoas sentadas durante o recorte do levantamento, com uma média de 26 pessoas em cada uma das 16 quadras da extensão da Paulista Aberta. Canteiros e meio fios das calçadas foram os locais mais improvisados como assentos. Além dos assentos improvisados, os bancos dos pontos de ônibus, ao longo de toda a extensão da avenida, encontravam-se ocupados. Em frente ao SESC Paulista foram instalados bancos ao longo dos canteiros da calçada, também bastante utilizados.

É interessante indicar que, apesar da maioria das atividades e apresentações estarem ocorrendo nas calçadas da avenida, com 66% dos envolvidos na organização dos eventos posicionados nelas, a maioria dos espectadores (78%) estava ocupando o leito carroçável da avenida, o que reforça a importância da reversão do espaço dos carros para as pessoas de modo a possibilitar a realização dessas atividades.

TEMAS DAS ATIVIDADES IDENTIFICADAS NA "PAULISTA ABERTA"



## Mobilidade Urbana

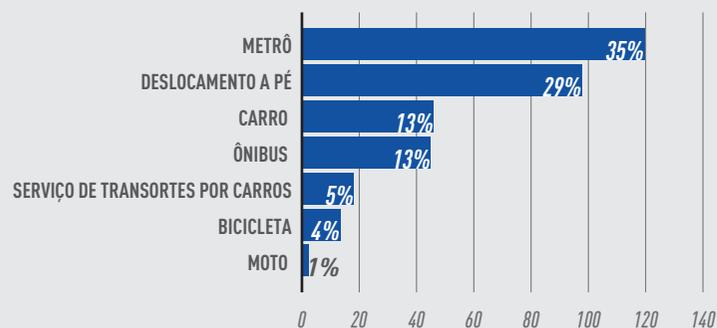
### Frequentadores

Quanto ao último meio de transporte de acesso à Paulista Aberta, o transporte público coletivo – metrô (35%) e ônibus (13%) – teve o maior índice de utilização pelos frequentadores, representando 48% dos modos de acesso ao local, seguidos pelo transporte a pé (29%) e pelo carro (13%). É importante destacar que dos 29% (98) que utilizaram o transporte a pé por último, apenas 18% (18) utilizaram outro modo combinado à caminhada, enquanto o restante chegou caminhando diretamente até o local. A mesma pergunta foi feita aos que frequentavam a Av. Paulista antes da implementação do programa, embora não tenham sido observadas variações relevantes dentre os índices de cada modo de

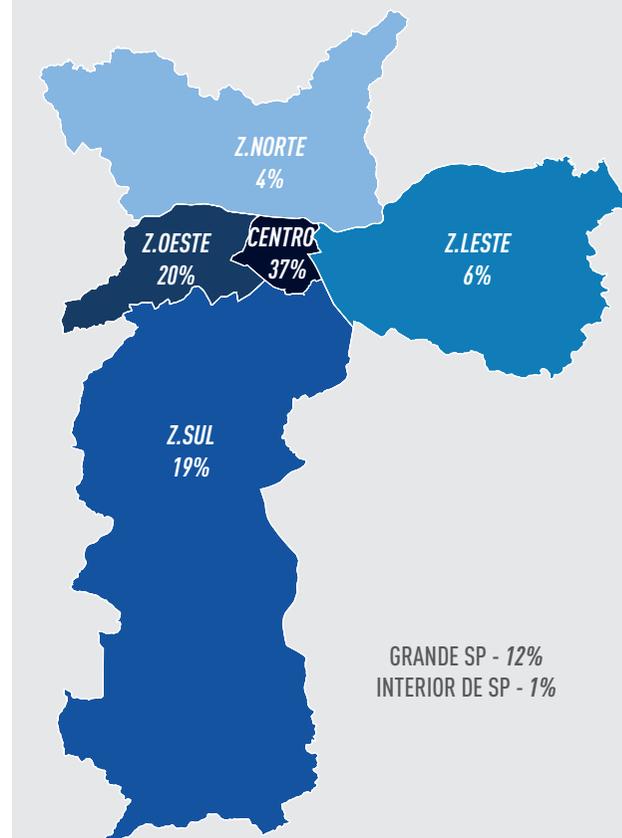
transporte. No geral, os 31% que visitavam a avenida antes chegavam ao local, naquela época, pelo mesmo modo de deslocamento que declararam ter utilizado no dia da entrevista.

As regiões de último local de origem da maior parte dos entrevistados foram o Centro (37%), a Zona Oeste (20%) e a Zona Sul (19%). As zonas Leste e Norte foram declaradas como o último local de origem de apenas 6% e 5% dos frequentadores, respectivamente.

**QUAL FOI O ÚLTIMO MEIO DE TRANSPORTE QUE VOCÊ USOU PARA CHEGAR À PAULISTA ABERTA?**  
(Frequentadores Paulista Aberta)



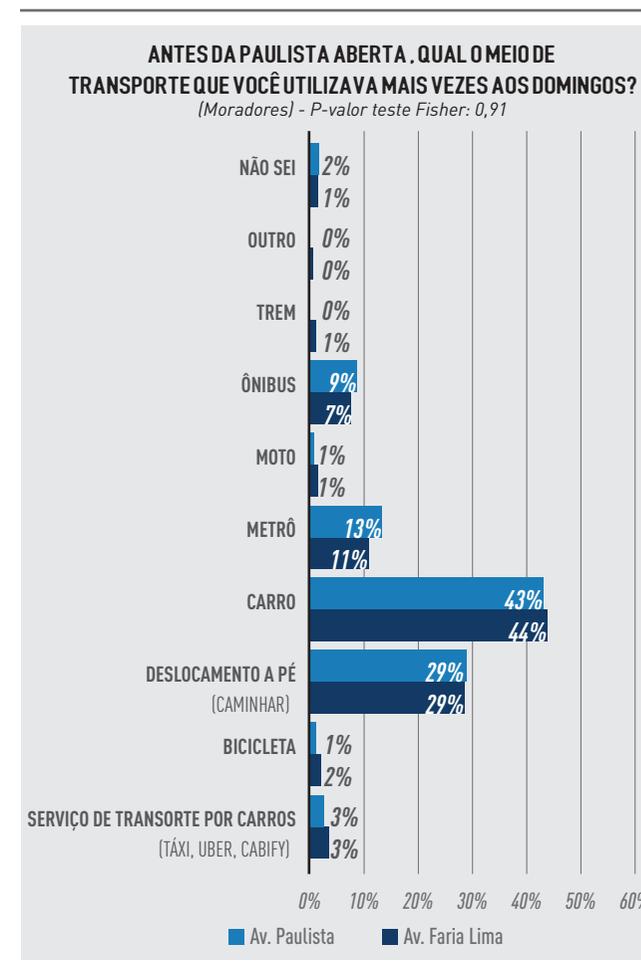
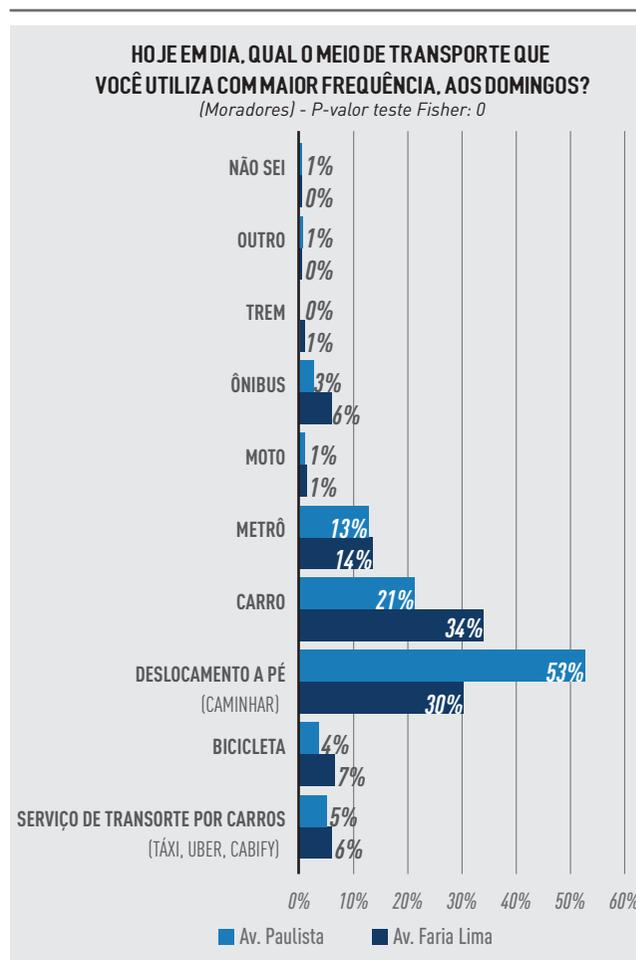
**QUAL FOI O ÚLTIMO LOCAL QUE VOCÊ ESTEVE ANTES DE VIR À PAULISTA ABERTA HOJE?**  
(Frequentadores Paulista Aberta) REGIÕES



## Moradores

O uso de carro aos domingos pelos moradores da região da Av. Paulista aos domingos diminuiu (43% para 21%) e o deslocamento a pé aumentou (21% para 53%).

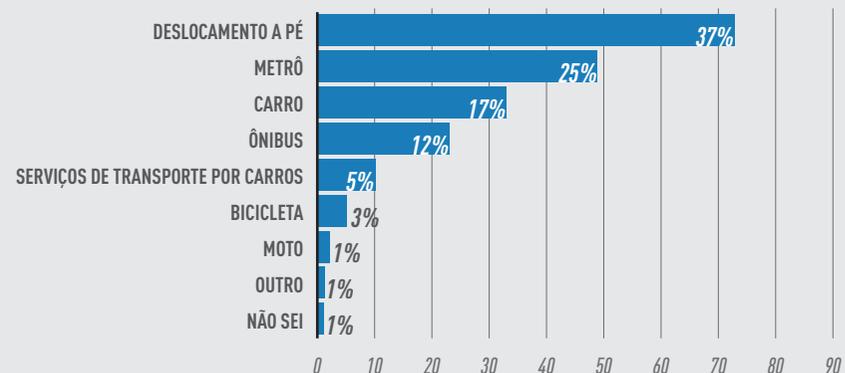
Cruzando os dados, é possível verificar que a migração do carro foi feita principalmente para o transporte a pé na Paulista. Isso faz muito sentido, considerando que os moradores dessa região têm dificuldade de mobilidade por veículos motorizados devido ao fechamento da avenida para carros. Era, portanto, um resultado esperado. Fazendo a análise contrafactual, fica claro que existem impactos. Se antes da intervenção a distribuição do uso dos modais era praticamente a mesma, depois do programa os padrões mudam bastante, conforme indicado logo abaixo pela comparação de médias.



Não foram verificados efeitos do Programa nos hábitos de deslocamento durante os dias de semana dos entrevistados. No entanto, foram verificadas tendências pós implementação do programa tanto na região da Av. Paulista quanto da Av. Brig. Faria Lima de diminuição do uso de carro e aumento do deslocamento a pé nos hábitos de transporte dos moradores locais, o que é possível verificar nos gráficos abaixo.

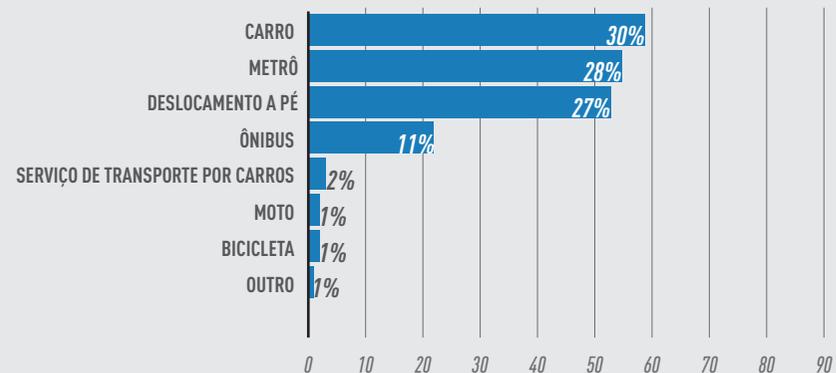
#### NO SEU DIA A DIA, QUAL MEIO DE TRANSPORTE VOCÊ USA COM MAIOR FREQUÊNCIA DURANTE A SEMANA?

(Moradores Região da Av. Paulista)



#### ANTES DA PAULISTA ABERTA, QUAL O MEIO DE TRANSPORTE QUE VOCÊ UTILIZAVA COM MAIOR FREQUÊNCIA DURANTE A SEMANA?

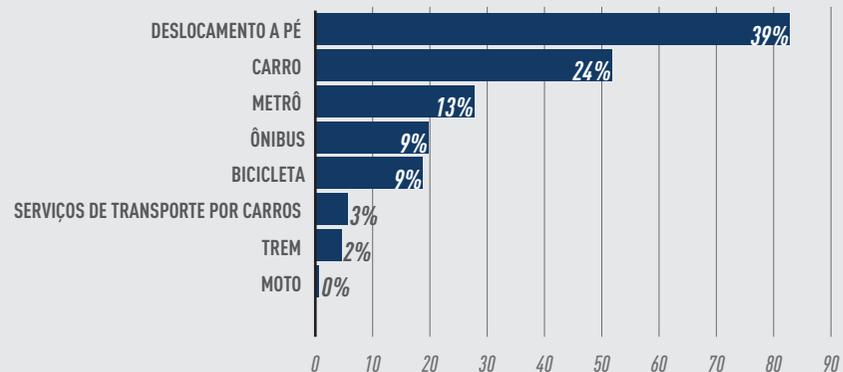
(Moradores Região da Av. Paulista)





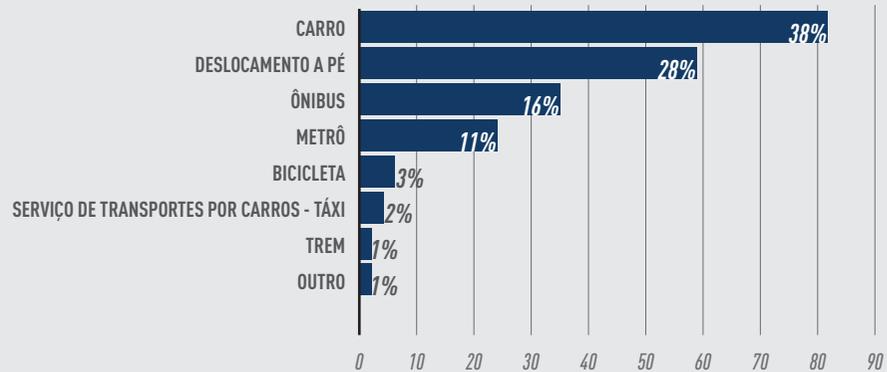
**NO SEU DIA A DIA, QUAL MEIO DE TRANSPORTE  
VOCÊ USA COM MAIOR FREQUÊNCIA DURANTE A SEMANA?**

*(Moradores Região Av. Faria Lima)*



**ANTES DE OUTUBRO DE 2015, QUAL O MEIO DE TRANSPORTE QUE  
VOCÊ UTILIZAVA COM MAIOR FREQUÊNCIA DURANTE A SEMANA?**

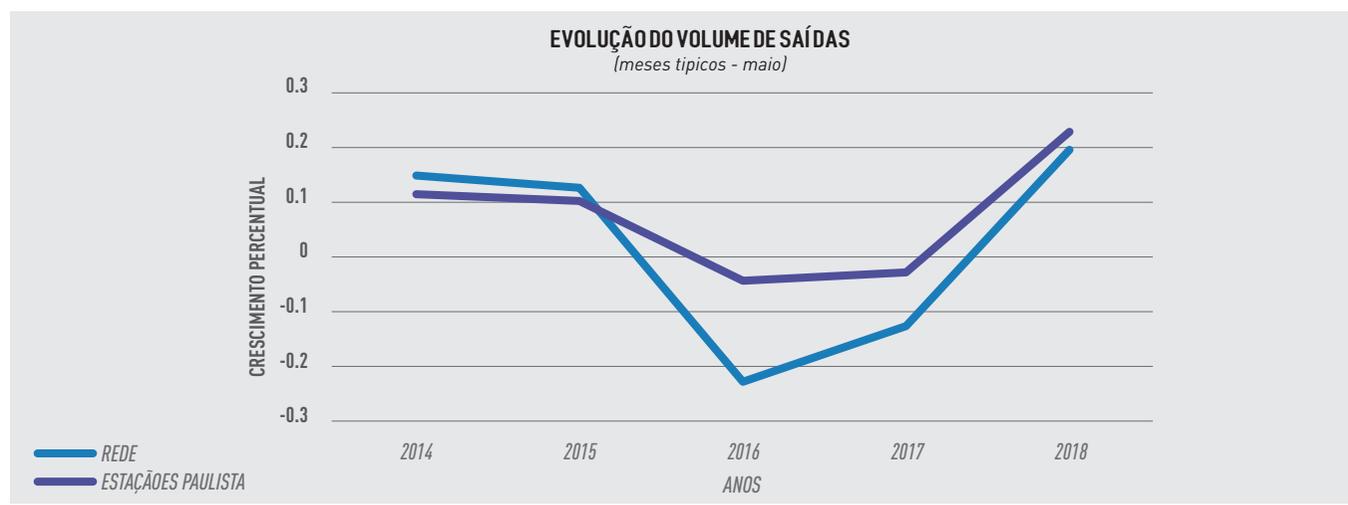
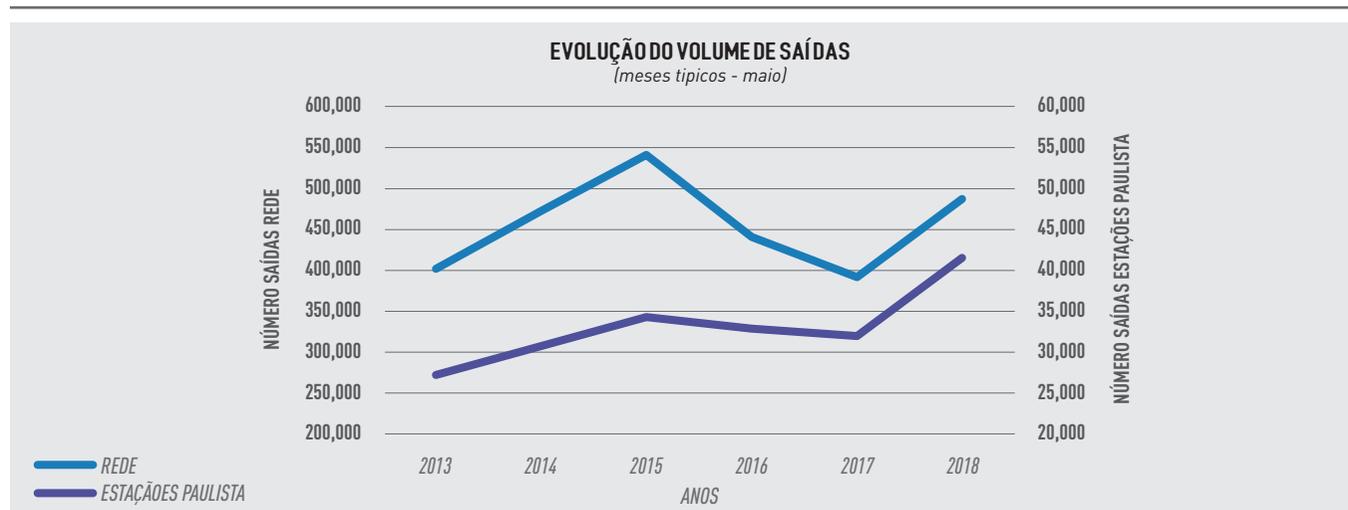
*(Moradores Região da Av. Faria Lima)*



### Dados secundários do Metrô

Por conta da limitação de dados, não foi possível elaborar modelos de avaliação de impacto. Entretanto, a análise dos dados disponibilizados já dá bons indícios do que poderia estar ocorrendo na mobilidade da região. Os dados se referem ao volume de entradas e saídas das estações da Av. Paulista (Brigadeiro, Trianon-Masp, Consolação) aos domingos e do total de entradas das linhas 1- Azul, 2 - Verde, 3 - Vermelha, 5 - Lilás; e saídas das linhas 1- Azul, 2 - Verde, 3 - Vermelha.

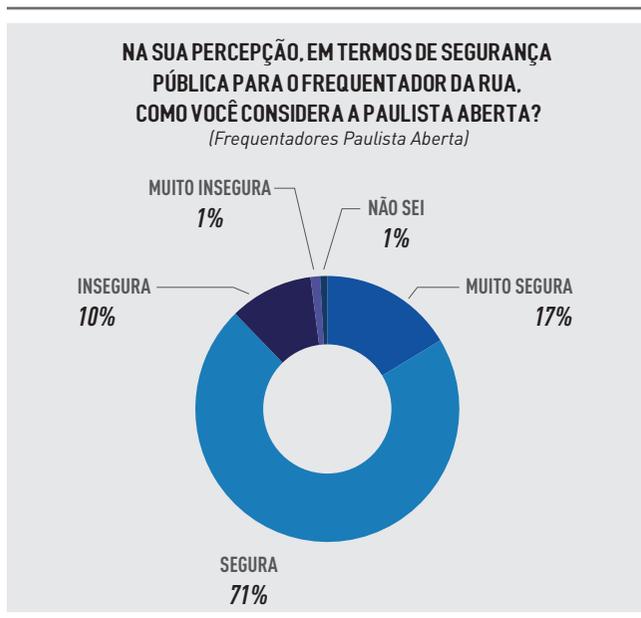
É interessante ver como as estações da Paulista têm quedas menos fortes nos anos de menor volume de pessoas. Mais interessante ainda é que esse fenômeno ocorre depois de 2015. Antes de 2015 a trajetória dos dois grupos é muito parecida, o que pode ser melhor visto no segundo gráfico (note como as taxas de crescimento evoluem paralelamente para os dois grupos). A partir de 2015, as estações da Paulista têm crescimento sempre maior que as demais linhas, sugerindo que cada vez mais pessoas estão indo para a Paulista Aberta. Mesmo quando o crescimento é negativo de um ano para outro, as estações da Paulista caem menos do que as demais.



A conclusão é que apesar de não se poder falar de causalidade, há fortes indícios de que a Paulista Aberta está atraindo mais pessoas quando comparamos as estações da Av. Paulista à outras estações da REDE geral do Metrô.

## Segurança Pública na “Paulista Aberta”

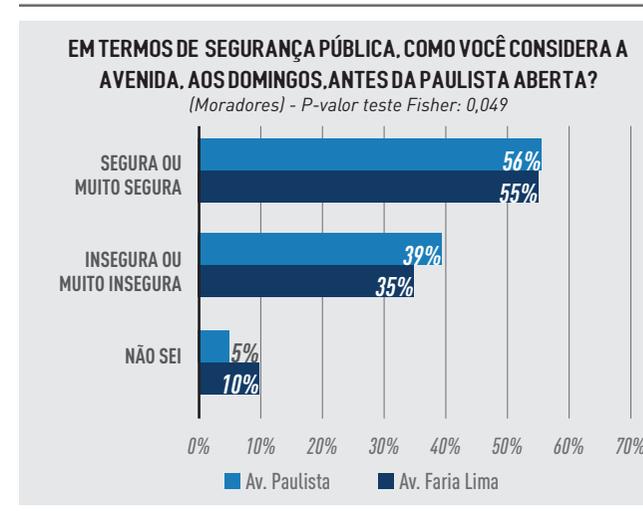
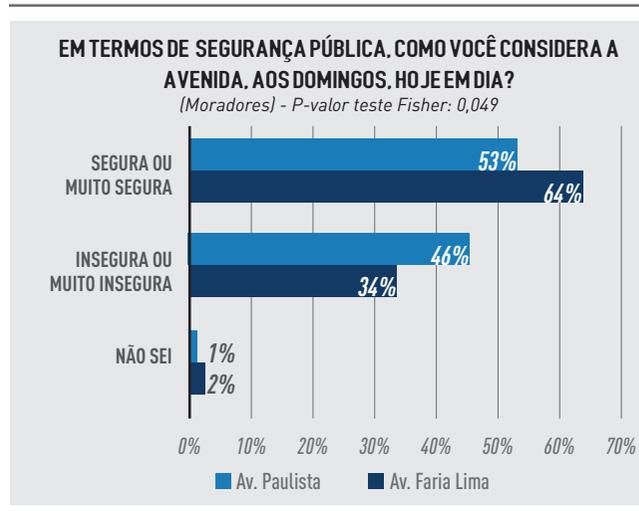
### Frequentadores



### Moradores

60% dos moradores da região da Av. Paulista acham a Paulista Aberta “Muito segura” ou “Segura” e 39% “Muito insegura” ou Insegura”. A comparação de médias com moradores da região da Av. Brig. Faria Lima mostra uma

tendência de maior insegurança no local de acordo com a opinião dos moradores da região da Av. Paulista após a implementação do programa.

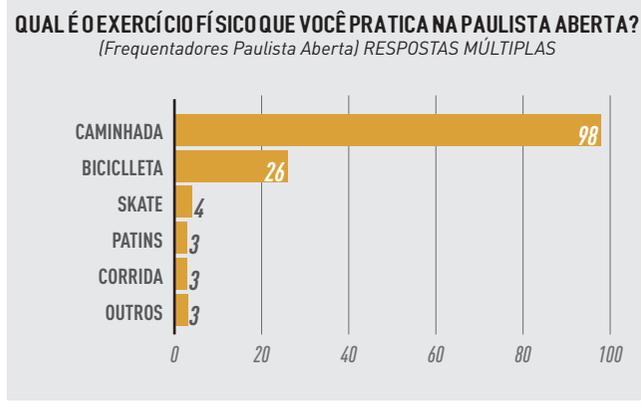
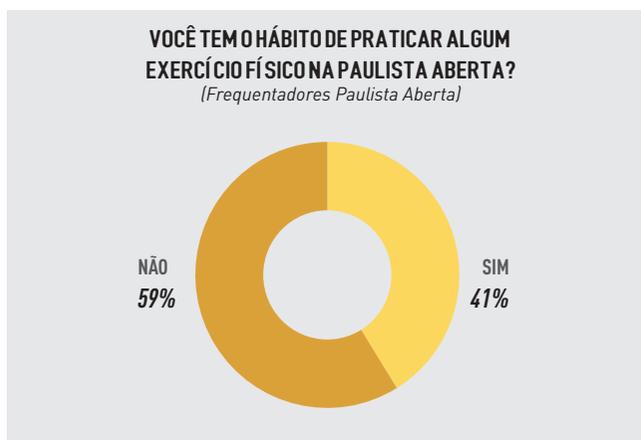


## DIMENSÃO SOCIAL

### Exercício Físico na “Paulista Aberta”

#### Frequentadores

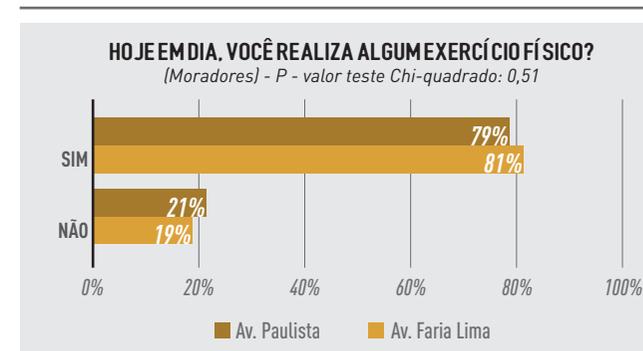
Dentre os entrevistados, 41% frequentadores afirmaram ter o hábito de praticar algum exercício físico em suas visitas à Paulista Aberta. Os principais exercícios praticados são caminhada e bicicleta.



#### Moradores

Em relação aos moradores da região da Av. Paulista, 52% dos que frequentam a “Paulista Aberta” praticam exercícios físicos no local.

A comparação de médias entre os moradores da região da Av. Paulista e seu contrafactual mostra como há um percentual bem maior de moradores da Av. Brig. Faria Lima que usam essa rua aos domingos para praticarem atividades físicas. Portanto, a análise contrafactual mostra tendências de um menor uso do local para atividades físicas pelos moradores da região do programa. Uma hipótese para esse fenômeno é que a Paulista Aberta tenha se tornado um espaço mais propício a atividades culturais e compras e menos propício à prática de esportes para os moradores.

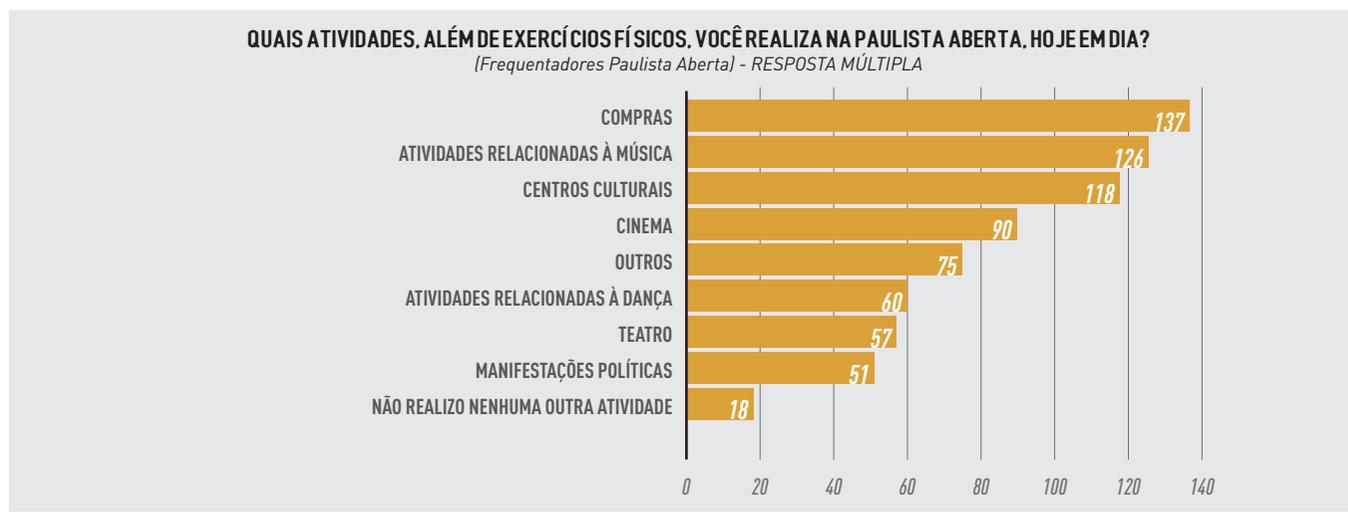
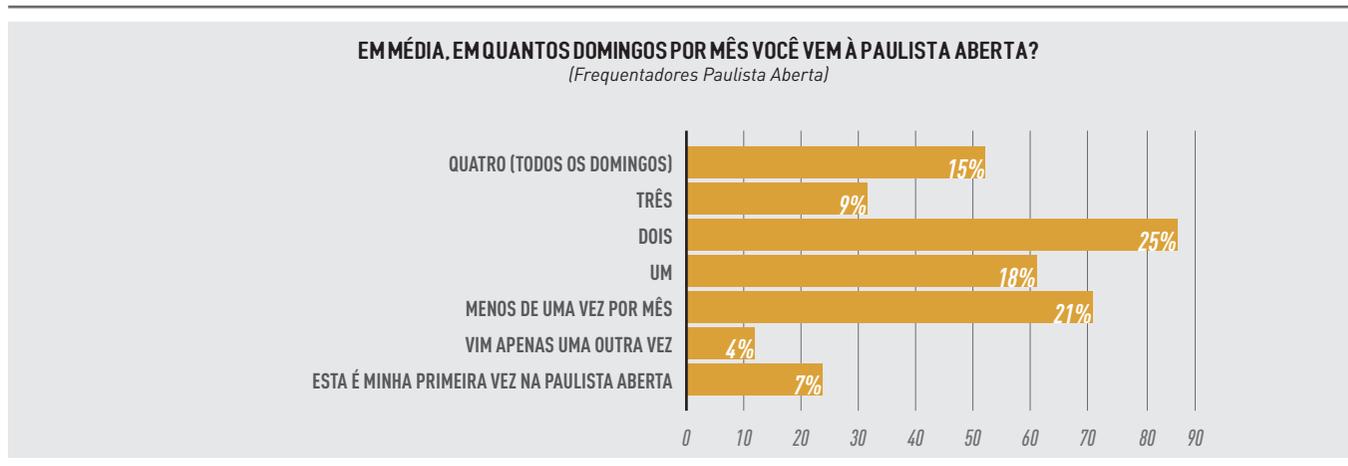


## Hábitos de Lazer

## Frequentadores



89% dos frequentadores visitam a “Paulista Aberta” com alguma regularidade e 25% vão ao menos 2 vezes por mês. Em relação ao tempo gasto nas visitas, 29% passam 2 horas no local e 26% ficam por ali em torno de 3 horas. As atividades de lazer, além de exercícios físicos, que mais ganham destaque são compras, atividades relacionadas à música e centros culturais.



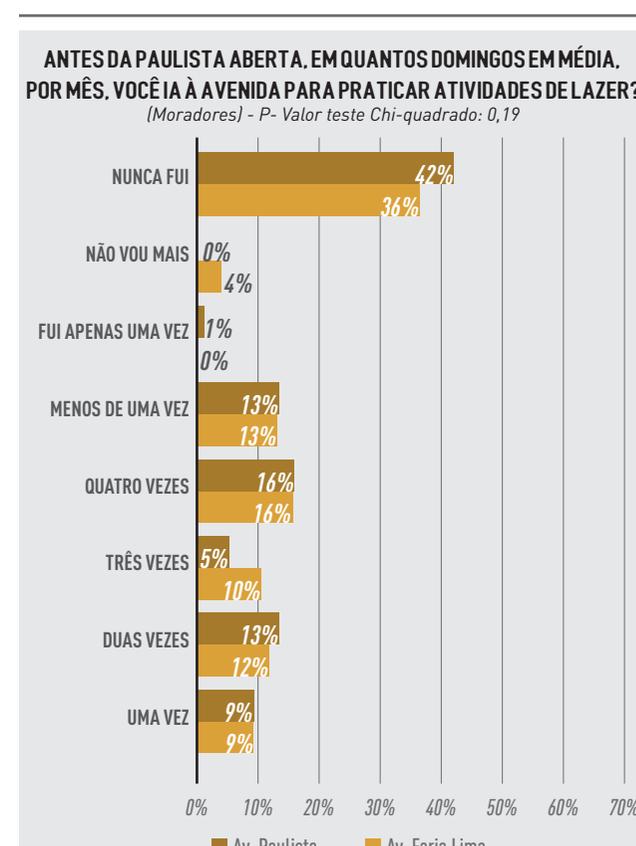
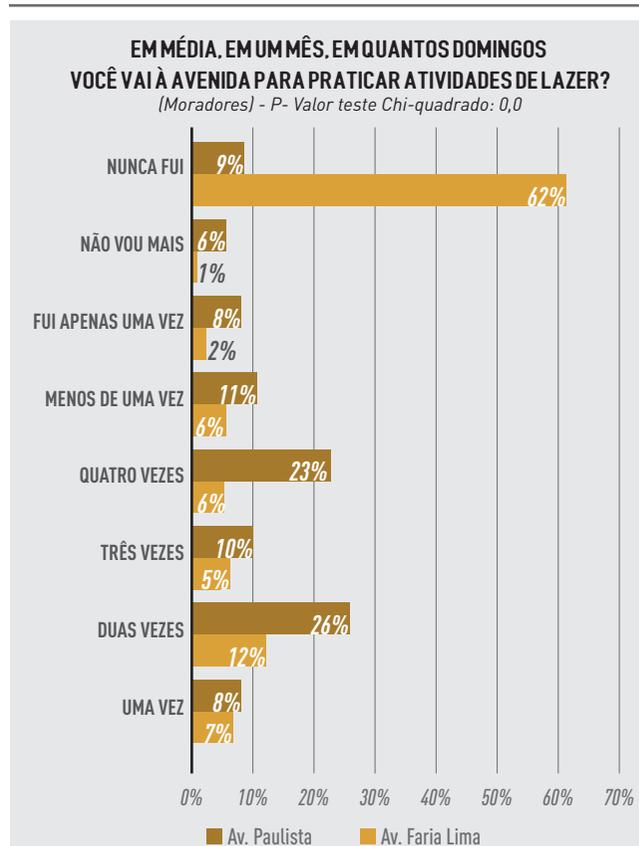
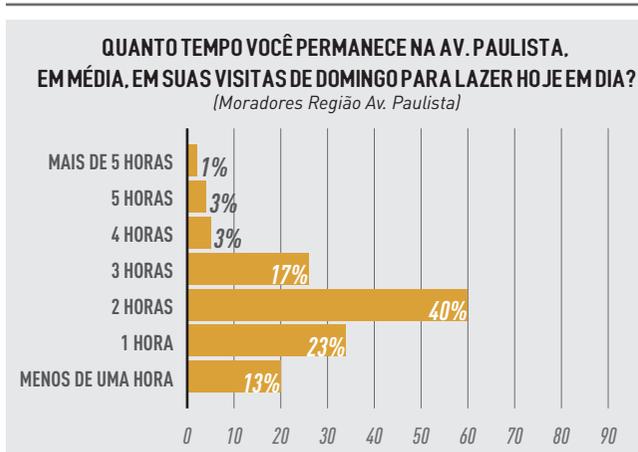
**Moradores**

79% dos moradores do entorno visitam a “Paulista Aberta” com alguma regularidade e 23% declararam que vão em todos os domingos do mês. Em relação ao tempo gasto nas visitas, 40% passam 2 horas na avenida e 23% ficam por ali em torno de 1 hora. As principais atividades feitas na Paulista Aberta pelos moradores da região também

são relacionadas à compras, música, centros culturais e cinema.

A análise contrafactual mostra que a Paulista Aberta teve um impacto sobre os hábitos de lazer aos domingos dos moradores de seu entorno, atraindo eles a fazer mais atividades de lazer no local. Conforme pode ser visto no gráfico abaixo, há grandes diferenças nos hábitos de lazer

na avenida principal entre moradores da Paulista e da Av. Brig. Faria Lima. Impressiona o grande número de moradores da Av. Brig. Faria Lima que nunca foram nesta avenida para atividades de lazer. O fato de que os hábitos anteriores a implementação do programa eram similares entre os dois grupos reforça o impacto da Paulista Aberta nos hábitos de lazer dos moradores da região, relacionadas à compras, música, centros culturais e cinema.



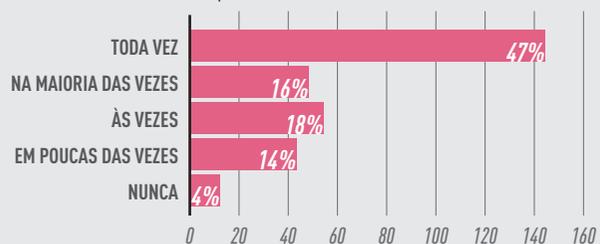
## DIMENSÃO ECONÔMICA

### Hábitos de consumo

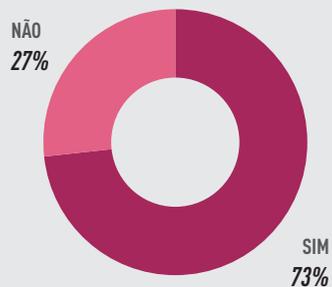
#### Frequentadores

Quase 50% dos frequentadores consomem algo em todas as suas visitas. 73% declararam ter consumido algo em sua última visita à Paulista Aberta.

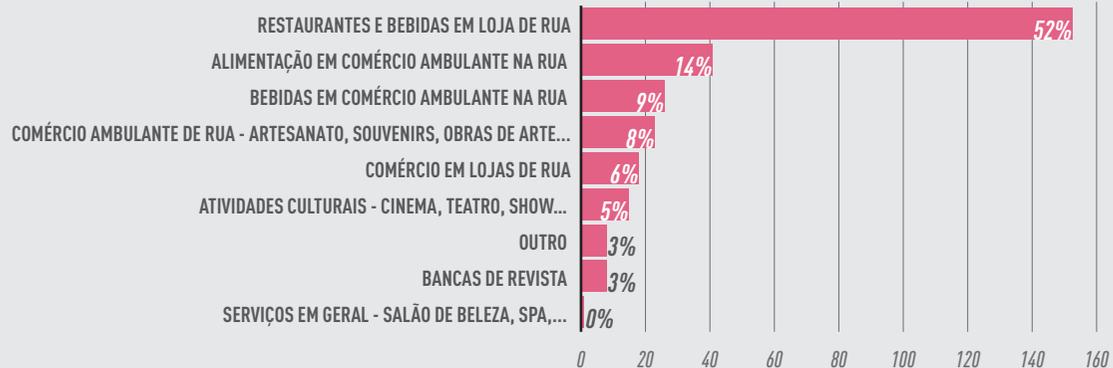
**EM SUAS VISITAS À PAULISTA ABERTA, COM QUAL FREQUÊNCIA VOCÊ CONSUME OU COMPRA NO COMÉRCIO OU EM SERVIÇOS NA PRÓPRIA AVENIDA?**  
(Frequentadores Paulista Aberta)



**EM SUA ÚLTIMA VISITA À PAULISTA ABERTA, VOCÊ CONSUMIU ALGO NESTA RUA?**  
(Frequentadores Paulista Aberta)

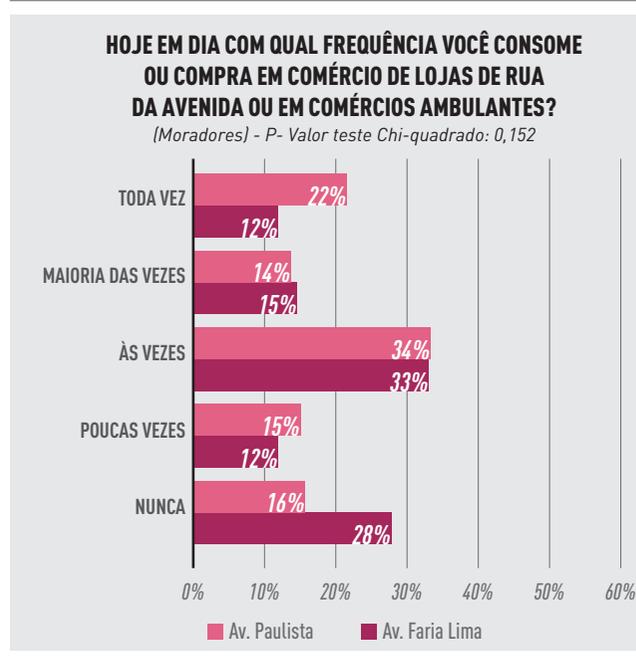


**EM SUAS VISITAS À PAULISTA ABERTA, HOJE EM DIA, EM QUAL CATEGORIA DE COMÉRCIO OU SERVIÇOS VOCÊ MAIS CONSUME?**  
(Frequentadores Paulista Aberta)

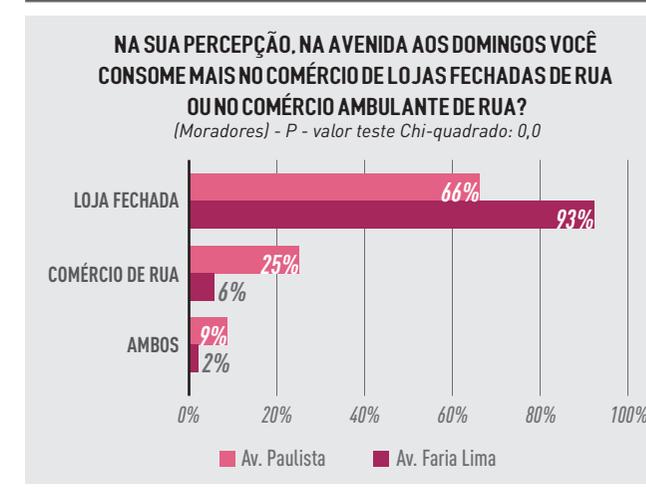


## Moradores

A análise contrafactual mostra que não houve um influência do programa na frequência de consumo no local dos moradores da região da Av. Paulista, porém ela indica tendências de maior consumo em locais abertos - como alimentação na rua - neste grupo comparado aos moradores da região da Av. Brig. Faria Lima.



A figura abaixo deixa ainda mais claro a relação entre os moradores das duas avenidas. Há muito mais predisposição para ambientes abertos na Paulista do que na Av. Brig. Faria Lima, de forma geral.



### Comércio Local

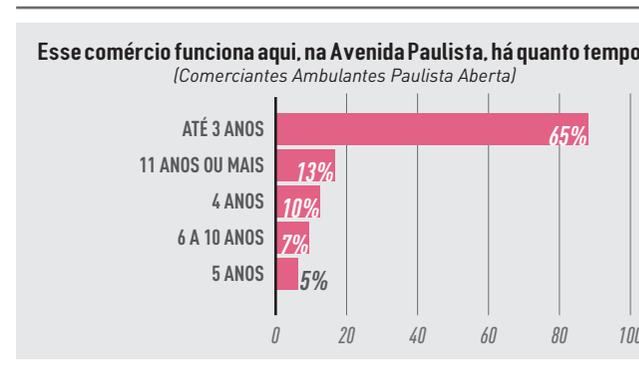
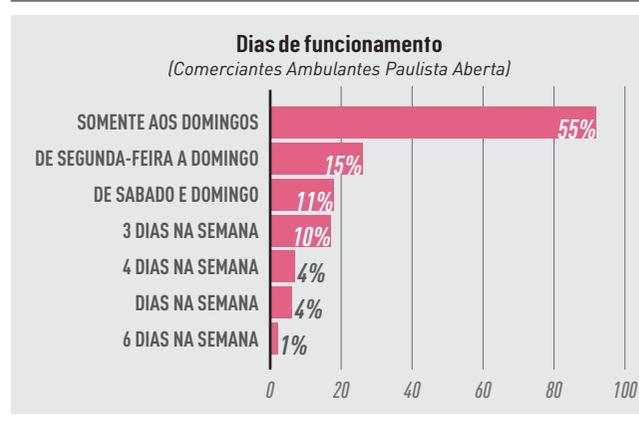
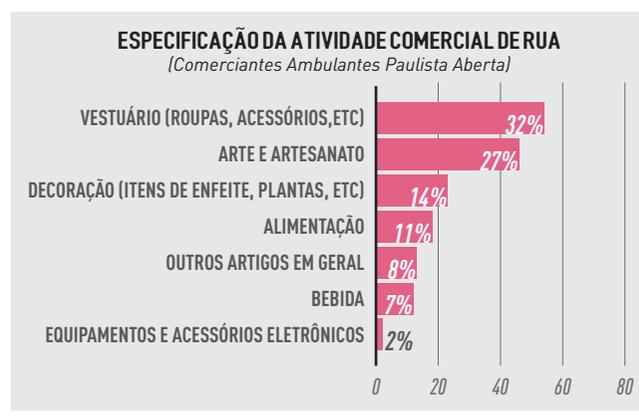
Para calcular o comércio local, os pesquisadores conseguiram entrar em contato com o dono ou gerente e, assim, obter informações de 62% (63 de 102) dos estabelecimentos identificados na Av. Paulista e 72% (81 de 110) na Av. Brig. Faria Lima. No caso dos comércios ambulantes na Paulista Aberta, foram obtidas respostas de 80% (136 de 169) de todos os identificados. Devido ao baixo número encontrado na Av. Brig. Faria Lima, não foi possível elaborar uma análise agregada dessa categoria e, portanto, uma análise de contrafactual para esse grupo não pode ser realizada.

Número de respondentes/ número de estabelecimentos levantados:

Av. Paulista		Av. Brigadeiro Faria Lima	
Lojas de rua	Comércio Ambulante	Lojas de rua	Comércio Ambulante
63/102	136/169	81/110	3/5

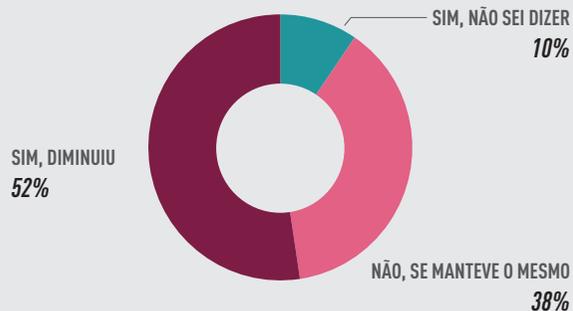
### Comércio Ambulante

#### Caracterização e dados sobre funcionamento

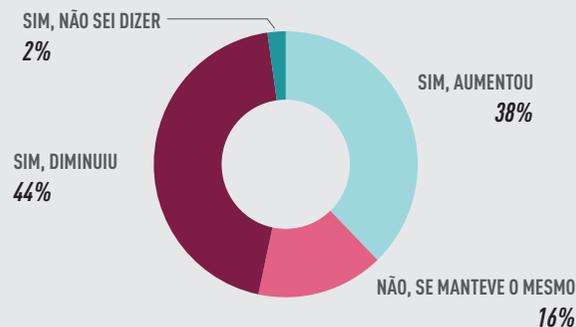


Em relação ao fluxo de clientes aos domingos, 53% indicaram que o movimento aumentou, 25% que diminuiu e 20% que se manteve o mesmo. Já nos dias úteis, apenas 5% indicaram que o movimento aumentou e para 62% ele se manteve o mesmo, tendo diminuído para 28%. Para 73% o público se manteve o mesmo depois da “Paulista Aberta” e para 27% dos comerciantes foi percebida uma diferenciação em seu público. Em relação a alteração em custos totais, fixos ou variáveis, dos estabelecimento, para 59% não houve alterações e para 36% seus custos aumentaram. Somente 5% indicaram diminuição em seus custos. A grande maioria (91%) não contratou novos funcionários após a implementação da “Paulista Aberta”.

**NA SUA PERCEPÇÃO, DEPOIS DA IMPLEMENTAÇÃO DA PAULISTA ABERTA, HOUVE ALGUMA ALTERAÇÃO NO SEU VOLUME DE VENDAS NOS DIAS ÚTEIS?**  
(Comerciantes Ambulantes Paulista Aberta)

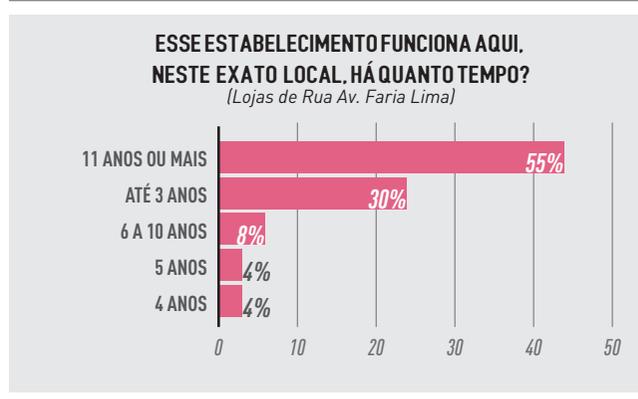
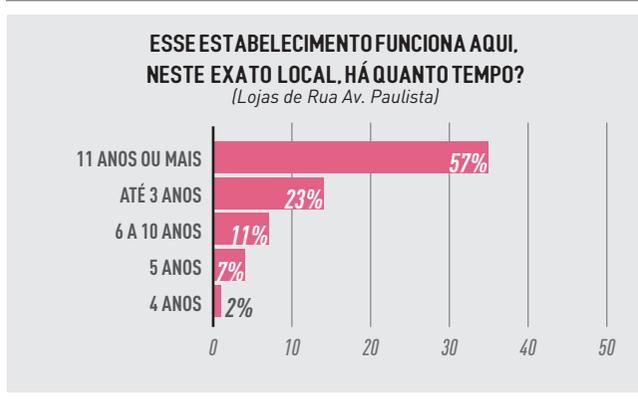
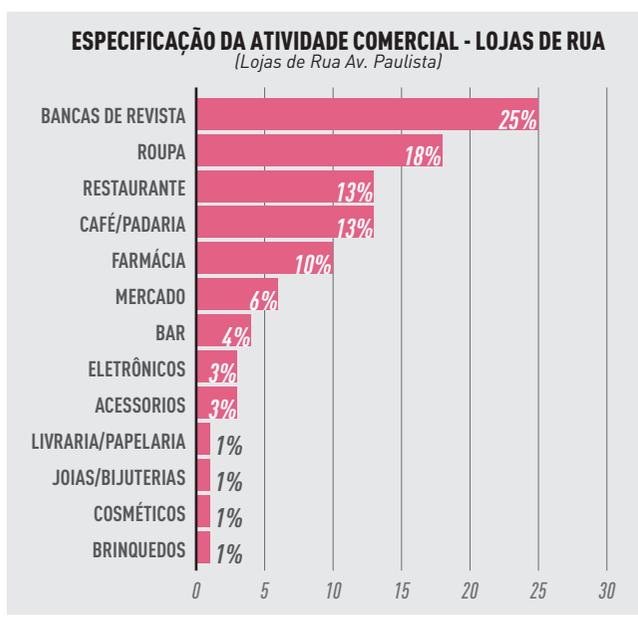


**NA SUA PERCEPÇÃO, DEPOIS DA IMPLEMENTAÇÃO DA PAULISTA ABERTA, HOUVE ALGUMA ALTERAÇÃO NO SEU VOLUME DE VENDAS AOS DOMINGOS?**  
(Comerciantes Ambulantes Paulista Aberta)



Lojas de Rua

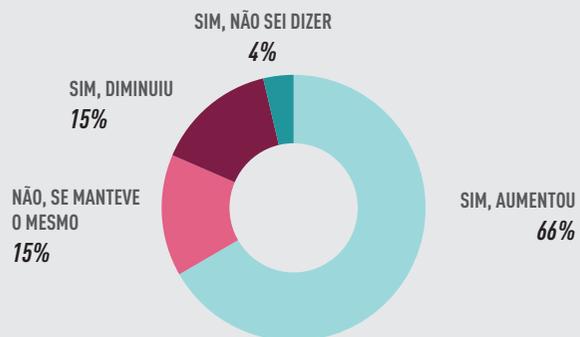
Caracterização e dados sobre funcionamento



## Volume de vendas

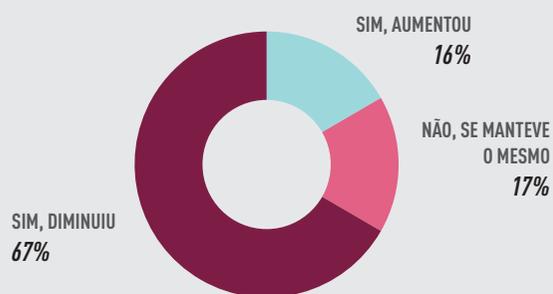
**NA SUA PERCEPÇÃO, DEPOIS DA IMPLEMENTAÇÃO DA PAULISTA ABERTA, HOUVE ALGUMA ALTERAÇÃO NO SEU VOLUME DE VENDAS AOS DOMINGOS?**

(Lojas de Rua Av. Paulista)



**NA SUA PERCEPÇÃO, DEPOIS DE OUTUBRO DE 2015, HOUVE ALGUMA ALTERAÇÃO NO SEU VOLUME DE VENDAS AOS DOMINGOS? SE SIM, AUMENTOU OU DIMINUIU?**

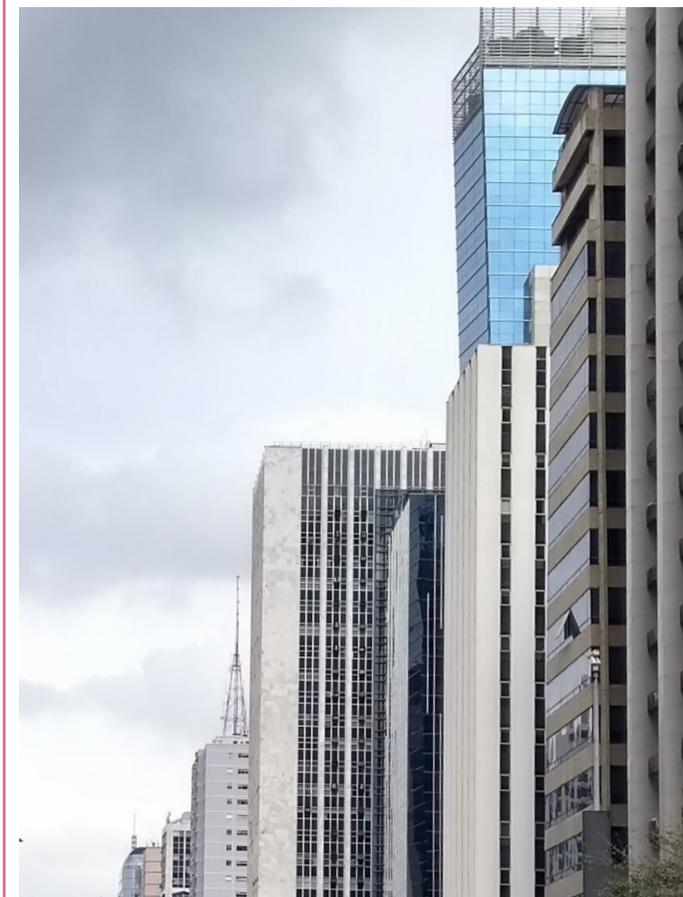
(Lojas de Rua Av. Faria Lima)



A comparação das médias entre os dados sobre os estabelecimentos das duas avenidas mostra que há uma tendência, no geral, dos comerciantes da Av. Paulista terem uma percepção de que seu fluxo de clientes e volume de vendas é melhor em comparação com a percepção na Av. Brig. Faria Lima. Aos domingos essa tendência é maior do que nos dias úteis, inclusive com percepções opostas em relação às alterações no volume de vendas aos domingos durante o período estudado - após a implementação da “Paulista Aberta”. Isto porque, na Paulista, houve uma percepção de aumento e na Av. Brig. Faria Lima uma percepção de diminuição das vendas aos domingos. Em relação a investimentos, seja em contratação de funcionários ou em obras em suas fachadas ou calçadas, não há diferenças significativas entre as médias dos dois locais.

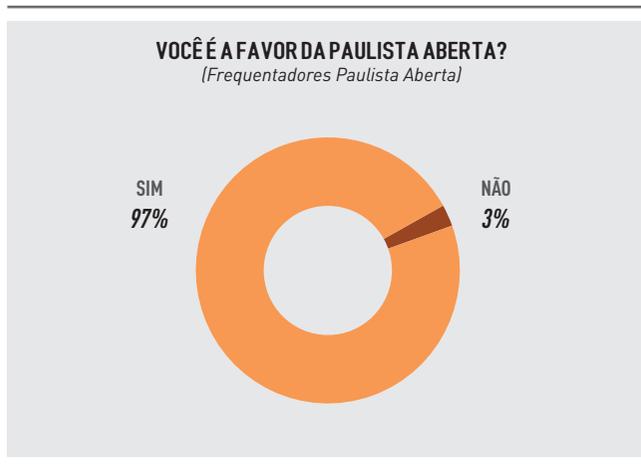
## Valores Imobiliários

A verificação de impacto, feita por controle sintético, usou os dados do Grupo ZAP para verificar os efeitos sobre uma possível valorização imobiliária que o programa Paulista Aberta poderia causar à região. As medições não verificaram efeitos nem de valorização, nem de desvalorização imobiliária na região.

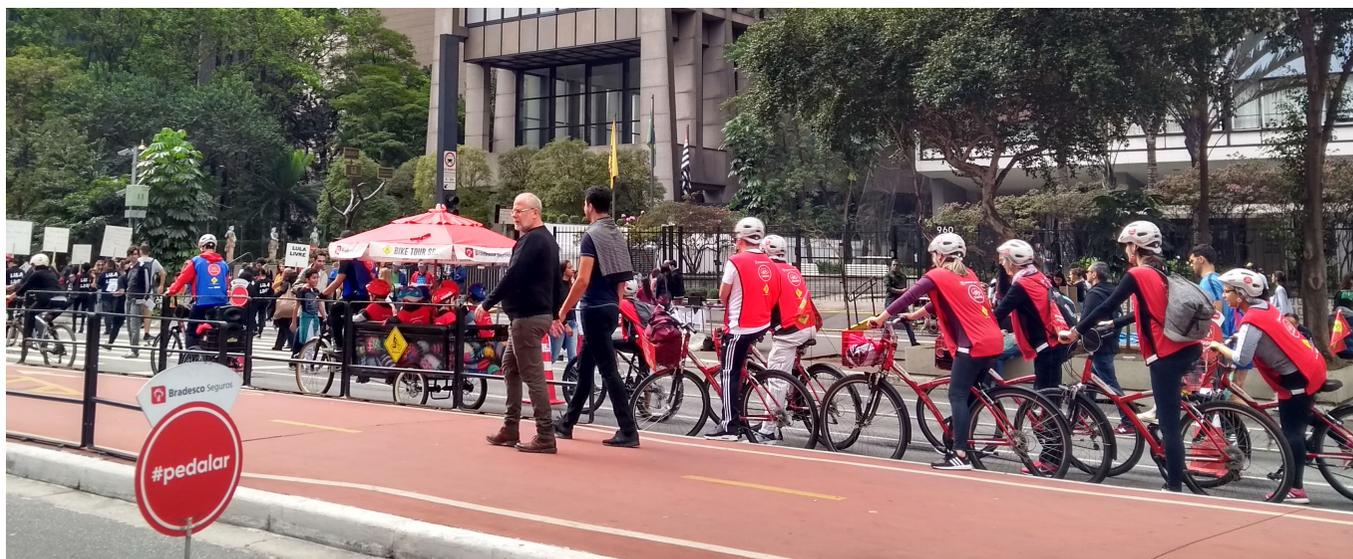


## AVALIAÇÃO DA PAULISTA ABERTA POR SEUS BENEFICIÁRIOS

### Frequentadores



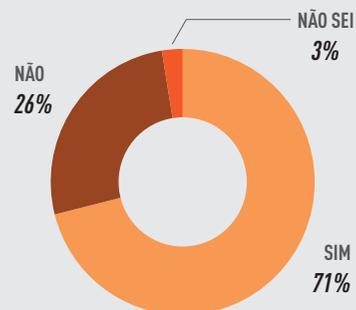
Em relação aos nove frequentadores que declararam não serem a favor da “Paulista Aberta”, os motivos que apareceram foram o aumento da poluição sonora, da insegurança pública e o fato de que a restrição atrapalhou os deslocamentos da pessoa aos domingos.



## Moradores

## VOCÊ É A FAVOR DA PAULISTA ABERTA?

(Moradores Ragião da Av. Paulista)



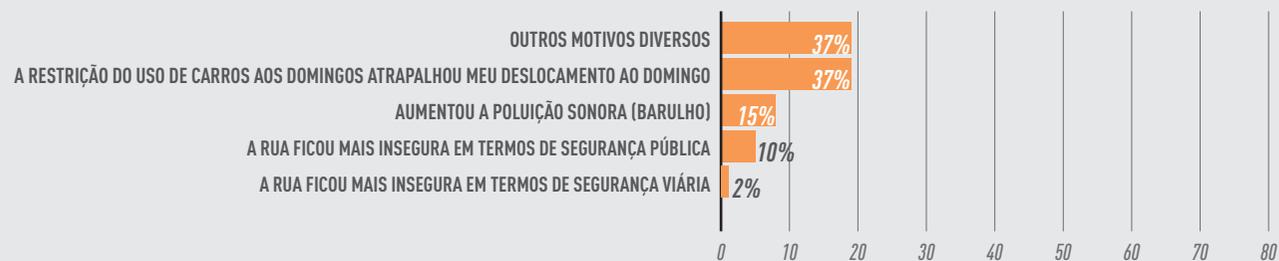
## POR QUE VOCÊ É A FAVOR DA PAULISTA ABERTA?

(Moradores Ragião da Av. Paulista)



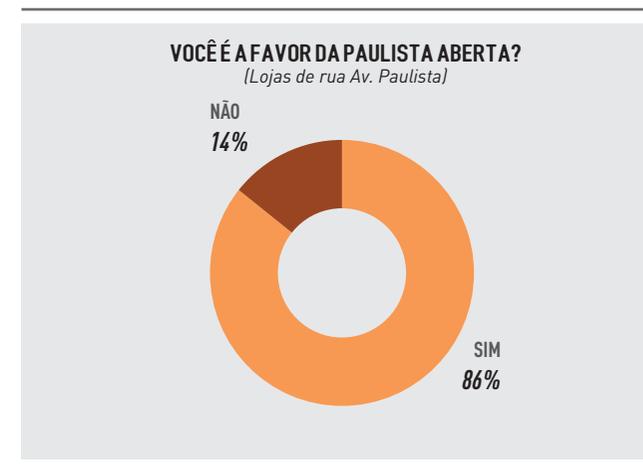
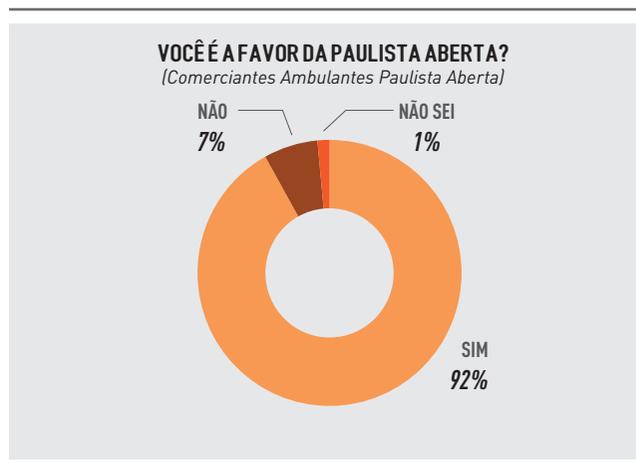
## POR QUE VOCÊ NÃO É A FAVOR DA PAULISTA ABERTA?

(Moradores Av. Paulista)



## Comércio Local

A Paulista Aberta tem grande aprovação dentre os comerciantes beneficiários do programa. A pergunta também foi feita para os comerciantes de loja de rua da Av. Brig. Faria Lima, onde 82% afirmaram serem favoráveis ao programa, 49% eram favoráveis antes do início, 29% não conheciam o programa e 16% tinham restrições.

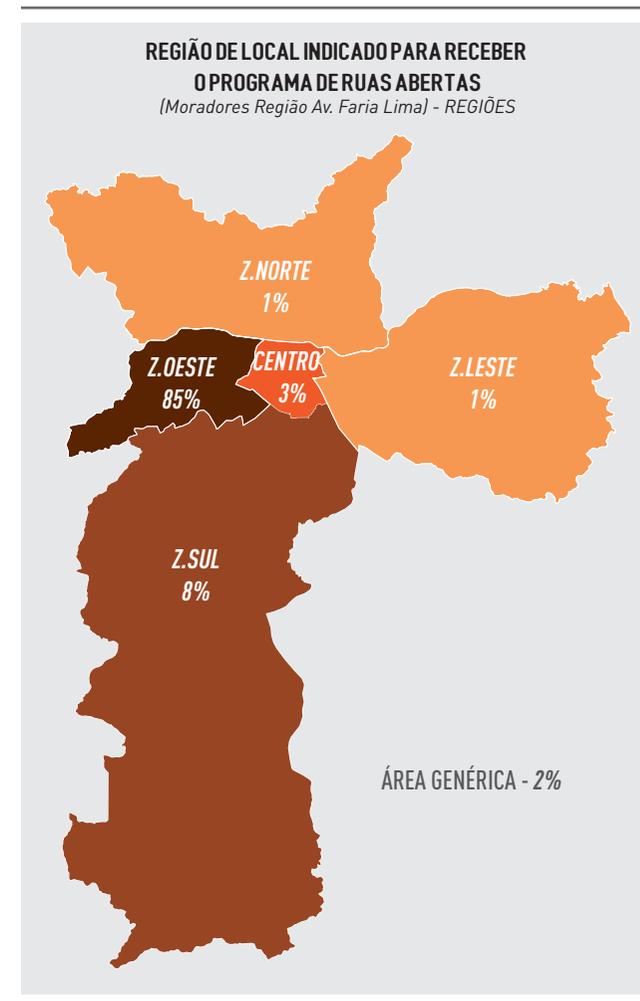
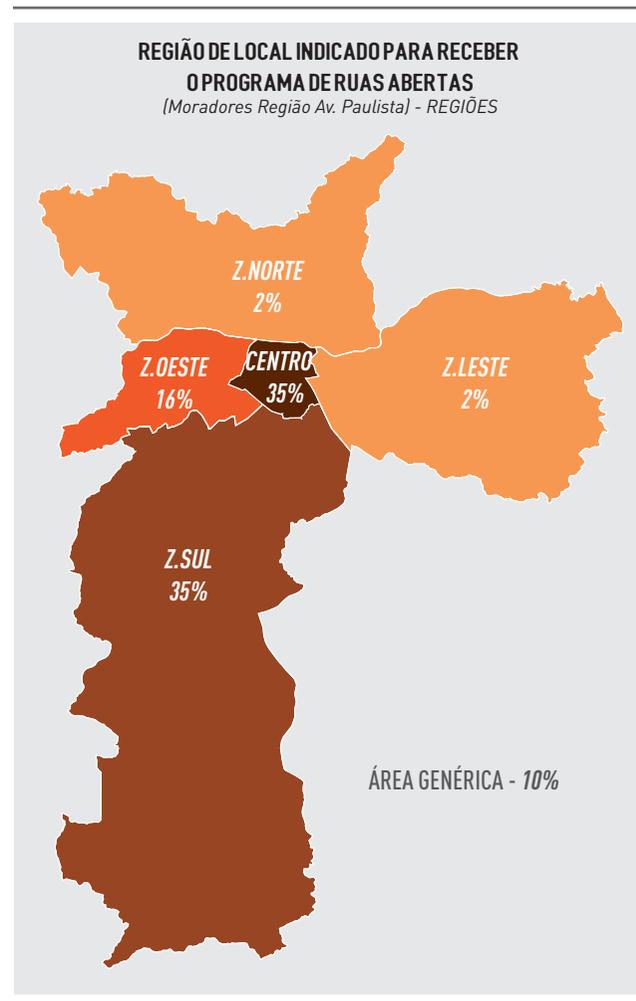
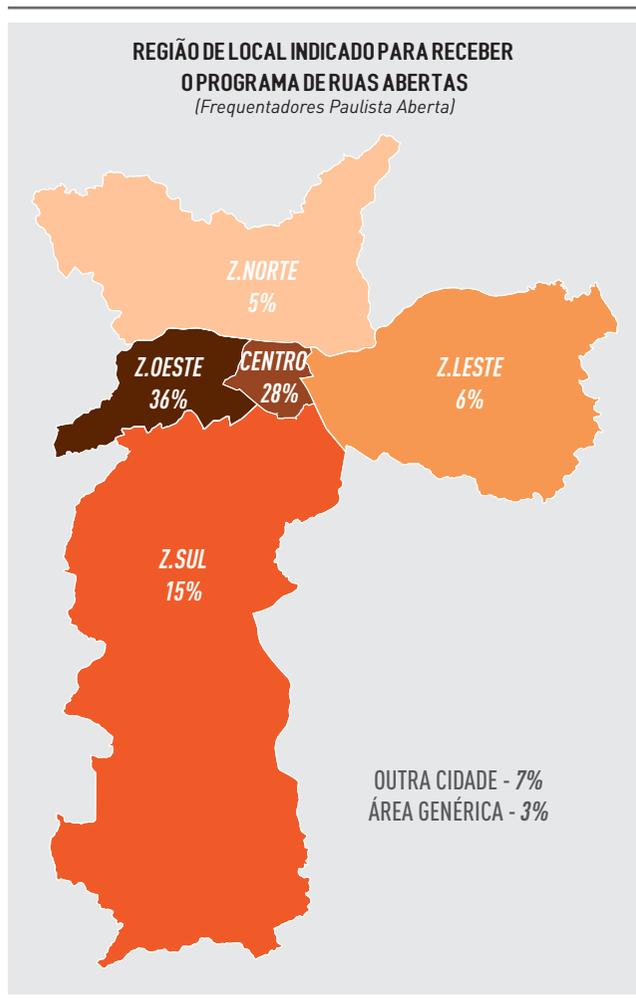


## SUGESTÕES DE LOCAIS PARA RECEBER O PROGRAMA

A Av. Brig. Faria Lima apareceu em destaque para todos os grupos entrevistados como avenida sugerida para receber o programa. Ficou em primeiro lugar para o grupo de frequentadores, com 40 votos – com

o segundo lugar recebendo apenas 6 votos. A avenida também apareceu como destaque entre os moradores da região da Av. Paulista, com 14 votos dentre os 81 locais indicados. No grupo dos moradores da região da Av. Brig.

Faria Lima, mais da metade sugeriram a própria avenida para receber o programa - 55 de 91.



A implementação do programa Paulista Aberta busca incentivar a apropriação do espaço público como um espaço para lazer e para a prática de exercícios físicos, além de estimular atividades econômicas e culturais. O modelo lógico desta avaliação de impacto partiu da hipótese de que a Paulista Aberta tem o potencial de contribuir para a vitalidade urbana e para a qualidade de vida da Av. Paulista ao dinamizar o uso social e econômico do logradouro através da realização dessas atividades e, também, da redução da poluição do ar. Para cumprir com o objetivo central do estudo, foram elaborados análises e diagnósticos sobre indicadores relacionados a dimensões ambientais, urbanas, sociais e econômicas.

Os dados apresentados neste booklet mostram evidências de que o programa contribuiu positivamente para estimular o uso do espaço público da Av. Paulista para atividades de lazer, estimulando o uso de outros espaços públicos da cidade de São Paulo, como ruas e praças, segundo os entrevistados. No entanto, não se verificou efeito, positivo nem negativo, sobre a questão da poluição atmosférica nas análises feitas através de dados existentes de emissões de gases das estações de medição da cidade. Também foram apresentadas evidências sobre como o uso desse espaço público incentiva o consumo de produtos e o movimento de clientes no comércio local.

A comparação de alguns dos resultados encontrados no presente estudo com dados das pesquisas aplicadas pelo Datafolha (2016), Cidade Ativa (2015) e Sampapé (2015) reforçam alguns efeitos e tendências identificadas. Quanto aos hábitos relacionados ao lazer na Paulista Aberta, verificou-se que, ao menos 78% dos moradores da região visitam o programa com alguma regularidade para realizar atividades de lazer. Nesse grupo, a análise contrafactual mostra evidências que a Paulista Aberta atraiu os moradores da região a visitar com maior frequência o local para atividades de lazer. Essa tendência também aparece quando se verifica que, segundo o Datafolha em 2016<sup>7</sup>, os que declararam nunca terem visitado a Paulista Aberta representavam 25%, índice que caiu para apenas 9% dos entrevistados segundo os dados do presente estudo. Quanto a prática de exercícios físicos, assim como relatado pela pesquisa de 2016 do Datafolha, segundo os moradores entrevistados, os principais exercícios realizados por eles durante a Paulista Aberta são caminhar e andar de bicicleta. A pesquisa<sup>8</sup> do Cidade Ativa do ano anterior (2015) também apontou essas duas atividades como as duas mais votadas pelos respondentes frequentadores da Av. Paulista.

A coleta de dados sobre avaliação da Paulista Aberta pelos seus beneficiários mostrou que 97% de seus

<sup>7</sup> DATAFOLHA. *Opinião dos moradores da região da Paulista sobre o fechamento da avenida aos domingos*. São Paulo, 2016.

<sup>8</sup> CIDADE ATIVA. *Pesquisa Paulista Aberta*. São Paulo, 2015

frequentadores são favoráveis ao programa. A grande maioria desse grupo (76%) indicou que frequentaria outra avenida que fosse convertida para espaço de lazer aos domingos, com destaque para a sugestão da Av. Brig. Faria Lima. Em 2015,<sup>9</sup> durante a fase de realização de testes do programa, 88% dos frequentadores da Av. Paulista se mostraram favoráveis à intervenção. Nessa época, a Av. Brig. Faria Lima também foi apontada como um dos destaques na votação de vias passíveis de abertura para lazer. Quanto aos moradores abordados nesta pesquisa, 71% declararam ser favoráveis ao programa e 26% contra, por motivos semelhantes aos dos frequentadores. Em 2016, segundo a pesquisa do Datafolha<sup>10</sup>, um percentual um pouco menor de moradores declarou ser favorável ao fechamento da avenida aos domingos – 61% favoráveis e 35% contra. É interessante apontar que ambos os estudos encontraram uma tendência de maior índice de pessoas desfavoráveis nos grupos acima de 40 anos. Também no grupo de moradores a Av. Brig. Faria Lima aparece em destaque como sugestão de outra avenida para receber o programa. A maior parte dos comerciantes de lojas de rua

também declarou ser favorável ao programa (86% a favor e 14% contra), índice maior ainda dentre os comerciantes ambulantes (92% a favor e 7% contra). Em 2015, 50% dos comerciantes de lojas de rua que abrem aos domingos entrevistados pelo Sampapé e Minha Sampa<sup>11</sup> eram favoráveis ao programa, 25% contra e 25% indiferentes. É interessante observar esses dados, visto que, nos dias de teste da Paulista Aberta, 46% desses comerciantes já afirmavam ter percebido um impacto positivo para o movimento de seu negócio durante o piloto, contra 29% que perceberam um impacto negativo e 25% indiferente.

As contribuições benéficas encontradas no estudo superam os poucos indícios de efeitos negativos – que não foram unânimes, sendo verificados somente para parte dos beneficiários entrevistados. Portanto, pode-se afirmar que as análises e os dados aqui apresentados mostram que o programa obteve sucesso em atingir seus objetivos iniciais, impactando positivamente, de uma forma geral, a vitalidade urbana da Av. Paulista.



<sup>9</sup> CIDADE ATIVA. *Pesquisa Paulista Aberta*. São Paulo, 2015

<sup>10</sup> DATAFOLHA. *Opinião dos moradores da região da Paulista sobre o fechamento da avenida aos domingos*. São Paulo, 2016.

<sup>11</sup> MINHA SAMPA; SAMPAPÉ. *Relatório da Pesquisa e Mapeamento do Comércio da Av. Paulista*. São Paulo, 2015.

- ANDRADE, V.; LINKE, C. C (Org). Apresentação - Pedestres somos todos nós: A mobilidade nas cidades. *Cidades de Pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro: Babilonia Cultural Editorial, 2017.
- CIDADE ATIVA. *Pesquisa Paulista Aberta*. São Paulo, 2015.
- DA COSTA, Alan Queiroz; SAMPAIO, Corine Martins. Programa Ruas de Lazer da Prefeitura de São Paulo: Modernização na Gestão Pública do Esporte e Lazer. *Podium: sport, leisure and tourism review*, v. 04, p. 43-57, 2015.
- DATAFOLHA. *Opinião dos moradores da região da Paulista sobre o fechamento da avenida aosdomingos*. São Paulo, 2016.
- FREEDMAN, Deborah, THORNTON, Arland et. al. *The Life History Calendar: A Technique for Collecting Retrospective Data*. American Sociological Association, 2011.
- INSPER METRICIS. *Guia de Avaliação de Impacto Socioambiental para Utilização em Negócios e Investimentos de Impacto: Guia geral com foco em verificação de adicionalidade*. São Paulo, 4ª revisão. Abril 2018.
- ITDP BRASIL. *Índice de Caminhabilidade: Ferramenta, Versão 2.0*. Rio de Janeiro, 2018.
- JALALADDINI, Siavash; OKTAY, Derya. *Urban Public Spaces and Vitality: A Socio-Spatial Analysis in the Streets of Cypriot Towns*. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Elsevier. 2012.
- KERR, Jacqueline et al. *Outdoor physical activity and self-rated health in older adults living in two regions of the U.S.* *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*. 2012.
- LIMA, Renata Priore. La Avenida Cambiante: las transformaciones de la Av. Paulista en São Paulo y la construcción de su centralidad lineal. In: *Barcelona-Bogotá*, 2014, Barcelona-Bogotá. Atas Barcelona-Bogotá, 2014. v. 1.
- MACHADO, Leandro. Depois da Paulista, prefeitura estuda fechar a Av. Brig. Faria Lima aosdomingos. Folha de S. Paulo, São Paulo, 22 ago. 2015. Cotidiano. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/08/1672412-depois-da-paulista-prefeitura-estuda-fechar-a-av-faria-lima-aos-domingos.shtml>>. Acesso em: 12 de fevereiro de 2019.
- MINHA SAMPA; SAMPAPÉ. *Projeto Rua Aberta: Paulista Aberta*. São Paulo, 2014.
- MINHA SAMPA; SAMPAPÉ. *Relatório da Pesquisa e Mapeamento do Comércio da Av. Paulista*. São Paulo, 2015.
- RAMALHOSO, Wellington. Com ciclovia em estudo, avenida Paulista já teve obra para virar calçada. 06 jun. 2014. UOL. Disponível em <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2014/11/06/com-ciclovia-em-estudo-avenida-paulista-ja-teve-obra-para-virar-calcadao.htm>>. Acesso em: 12 fev. 2019.
- REDE NOSSA SP. *9ª Pesquisa de Mobilidade Urbana: Semana da Mobilidade 2015*. São Paulo, 2015.
- REDE NOSSA SP. *Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana na Cidade*. São Paulo, 2018.
- SABOYA, Renato; VARGAS, Julio; NETTO, Vinicius. Fatores morfológicos da vitalidade urbana: uma investigação sobre a arquitetura e seus efeitos. In: NETTO et. all (orgs). *Efeitos da Arquitetura: os impactos da urbanização contemporânea no Brasil*. Brasília, 2017.
- SÃO PAULO (Cidade). Decreto nº 57.086, de 24 de junho de 2016.
- SÃO PAULO (Cidade). Lei nº 16.607, de 29 de dezembro 2016.
- SÃO PAULO (Cidade). Decreto nº 58.425, de 17 de setembro de 2018.
- SPIRN, Anne. Chapter 1: City And Nature. *The Granite Garden: Urban Nature and Human Design*. New York: Basic Books, 1984.
- UN-HABITAT. *Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity*. Nairobi, 2013.
- VELASCO ARÉVALO, Alexandra. *Evaluación de impacto del Proyecto "Ciclopaseos Mensuales de Integración" en la ciudadanía quiteña*. Quito: Universidade San Francisco de Quito, 2005.
- YUEN, Hon; JENKINS, Gavin. *Factors associated with changes in subjective well-being immediately after urban park visit*. *International Journal of Environmental Health Research*. 2019

