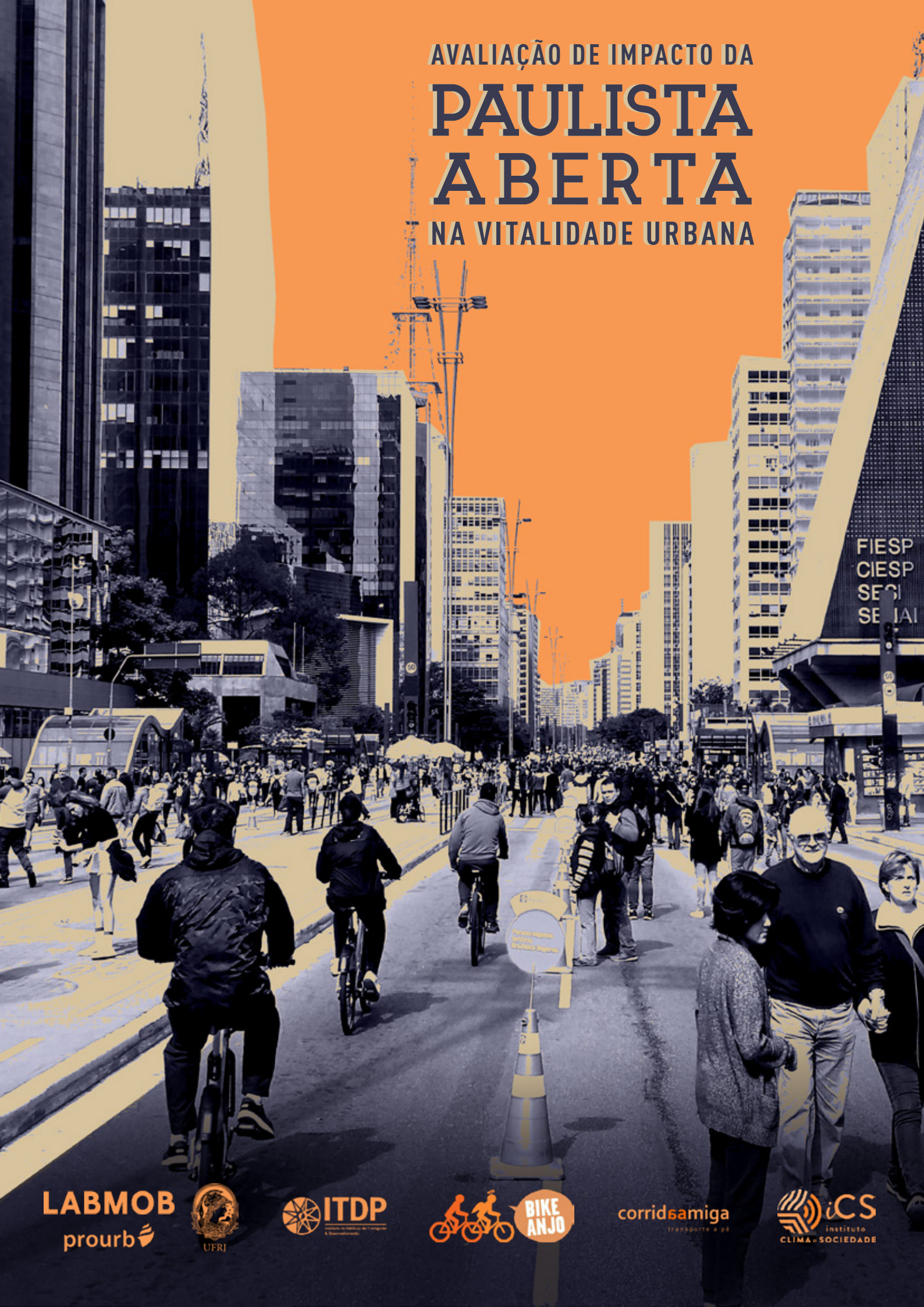


AVALIAÇÃO DE IMPACTO DA  
**PAULISTA**  
**ABERTA**  
NA VITALIDADE URBANA

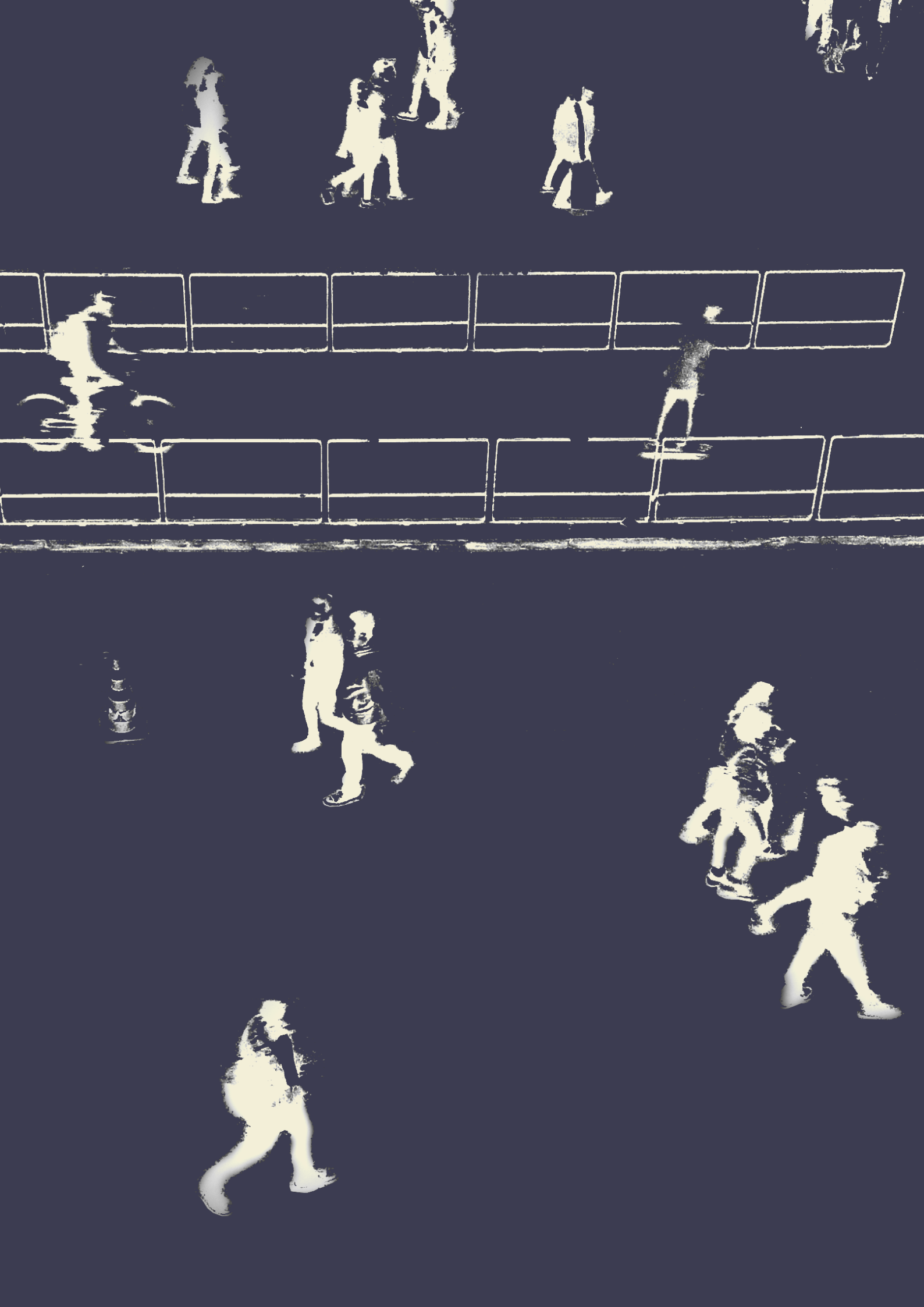


**LABMOB**  
prourb



**corridsamiga**  
transporte a pé







# AVLIAÇÃO DE IMPACTO DA PAULISTA ABERTA NA VITALIDADE URBANA



## Relatório Técnico

### 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  
Silvia Stuchi

### Consultores Especialistas em Avaliação de Impacto

Leonardo Bueno  
Ligia 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

# ÍNDICE

## 07 RESUMO EXECUTIVO

## 10 INTRODUÇÃO

12 Histórico e descrição do programa Paulista Aberta

## 20 METODOLOGIA

23 Público-alvo do programa Paulista Aberta

23 Modelo lógico e teoria da mudança

26 *Benchmark*

29 Indicadores e métodos de medição

32 Contrafactual

39 Coleta de dados primários e secundários

40 Desenvolvimento dos questionários quantitativos

41 Entrevistas em profundidade

42 Plano amostral dos questionários quantitativos

46 Relatório de campo

## 51 RESULTADOS E ANÁLISES

52 Perfil socioeconômico dos entrevistados

57 Ambiental

57 Poluição Sonora

60 Poluição do Ar



<b>64</b>	<b>Urbana</b>
64	Ambiente Construído
69	Uso do Espaço Público
78	Mobilidade
86	Segurança Pública
<b>89</b>	<b>Social</b>
89	Exercício Físico
94	Hábitos de Lazer
<b>102</b>	<b>Econômica</b>
102	Hábitos de consumo de frequentadores e moradores
107	Comércio Local
116	Valores Imobiliários
<b>121</b>	<b>Avaliação da Paulista Aberta</b>
<b>136</b>	<b>CONCLUSÕES</b>
<b>139</b>	<b>ANEXOS</b>
139	I-Índice de dados dos questionários quantitativos
146	II-Ruas e avenidas do controle sintético para dados imobiliários
<b>150</b>	<b>REFERÊNCIAS</b>



ÔNIBUS

ÔNIBUS

TRABALHOS  
E  
PEL  
CON



## RESUMO EXECUTIVO

O objetivo central deste estudo foi avaliar o impacto do programa Paulista Aberta na vitalidade urbana local da Av. Paulista, na cidade de São Paulo. O programa restringe a circulação de veículos motorizados nos dois sentidos da avenida aos domingos e feriados. Deste modo, o espaço viário é aberto para a circulação livre de pedestres e ciclistas, estimulando a prática de atividades de lazer em espaços públicos e ao ar livre.

A metodologia utilizada verificou o impacto do programa através da análise de indicadores nas dimensões ambiental, urbana, social e econômica, que, juntas, caracterizam o conceito de vitalidade urbana aqui empregado. As medições de impacto foram realizadas através de análises contrafactuais de dados primários e secundários (qualitativos e quantitativos) e apresentadas junto a diagnósticos elaborados sobre os diversos dados coletados durante a pesquisa. Além da avaliação de impacto, o projeto também coletou dados sobre a avaliação do programa segundo a opinião de seus beneficiários (moradores, frequentadores e comerciantes locais). Foram selecionados como grupos contrafactuais comerciantes da Av. Brig. Faria Lima, localizada na Zona Oeste da mesma cidade, e moradores das imediações dessa avenida.

A dimensão ambiental contemplou indicadores relacionados à poluição sonora e atmosférica. Quase metade dos frequentadores da Paulista Aberta declarou se sentir confortável ou muito confortável em relação à percepção da poluição sonora no local. Esse dado contrastou com o grupo de moradores da região da Av. Paulista, do qual 39% afirmou se sentir desconfortável ou muito desconfortável com a poluição sonora aos domingos. Apesar disso, foi verificado que a sensação de conforto nos dias de Paulista Aberta é maior do que nos dias úteis para os moradores. Em relação à poluição atmosférica, os resultados das análises não demonstraram efeitos do programa nas emissões de CO, aos domingos, nas imediações da estação de medição de gases existente mais próxima à avenida.

A análise da dimensão urbana mostrou diversas evidências de que o programa atrai muitos visitantes para a Av. Paulista, possibilitando a ocorrência de inúmeras atividades de lazer e eventos ao ar livre. As contagens realizadas registraram uma média de 950 pessoas e de 70 ciclistas passando em um intervalo de cinco minutos em quatro cruzamentos selecionados para observação. Também foram contabilizadas em uma tarde 43 atividades culturais ocorrendo no espaço público da via, reunindo aproximadamente



2.380 espectadores.

Quanto aos hábitos de transporte aos domingos, como esperado, foi verificada uma redução do uso de veículos motorizados pelos moradores da Av. Paulista que caiu de 43% (aos domingos antes de 2015) para 21% (aos domingos atualmente). No cenário correspondente contrafactual – isto é, a Av. Brig. Faria Lima –, foi verificada uma diferença menor de 44% para 34%, respectivamente. Dentre a percepção dos frequentadores entrevistados sobre segurança pública, 88% considerou a Paulista Aberta segura ou muito segura. Para os moradores, a análise contrafactual mostra uma tendência a uma percepção de maior insegurança deste grupo comparado com seu contrafactual.

Na dimensão social, para o grupo de frequentadores, foi verificado que 59% praticam exercícios físicos na Paulista Aberta e ao menos 89% visitam o programa regularmente. Para os moradores, os dados mostram que a Av. Paulista é mais utilizada por esse grupo para realização de atividades de lazer do que para práticas de exercício físico, em contraste aos hábitos de uso da Av. Brig. Faria Lima pelos moradores de seu entorno.

Na dimensão econômica, a principal categoria de consumo na Paulista Aberta está relacionada à alimentação: mais de 50% dos frequentadores consomem em restaurantes fechados na avenida, seguidos por 14% que consomem alimentos de ambulantes. O estudo também verificou que 47% dos comerciantes ambulantes

identificados não existiam, naquele local, antes da Paulista Aberta, mostrando indícios de que o programa atraiu maior diversidade comercial.

Sobre a avaliação do programa, 97% dos frequentadores são favoráveis e 71% dos moradores afirmaram o mesmo. Além disso, a maior parte dos comerciantes de lojas fechadas também declarou ser favorável ao programa (86% a favor e 14% contra), índice maior ainda entre os comerciantes ambulantes (92% a favor e 7% contra). Para os comerciantes de lojas fechadas, 68% acreditam que o impacto do programa é positivo para seu negócio, para 22% o impacto é negativo e 8% indiferente.

Os dados apresentados neste relatório mostram evidências de que o programa contribuiu positivamente para estimular o uso do espaço público da Av. Paulista, incentivando o uso de outros espaços públicos da cidade de São Paulo, como ruas e praças, segundo os entrevistados. As contribuições benéficas encontradas superam os poucos indícios de efeitos negativos – que não foram unânimes e verificados somente para parte dos beneficiários entrevistados.







# INTRODUÇÃO

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.

Neste sentido, 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 relatório 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 relatório 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.

O relatório está estruturado em quatro seções principais, incluindo a presente “Introdução”, que contém um histórico sobre o programa de ruas abertas em São Paulo e do processo de implementação da Paulista Aberta. A segunda seção, “Metodologia”, fala sobre a importância da avaliação de impacto de intervenções urbanas e sobre o desenho da metodologia aplicada no estudo – descrevendo o passo a passo de sua estruturação e relatos sobre a aplicação em campo. A terceira seção “Resultados e Análises” apresenta as medições de impacto e os diagnósticos elaborados pela pesquisa, repartidos por cada dimensão da vitalidade urbana avaliada pelo estudo – ambiental, urbana, social e econômica. 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.

## HISTÓRICO E DESCRIÇÃO DO PROGRAMA PAULISTA ABERTA

Antes de começar a discutir a implantação de um programa que culminou com a abertura da Av. Paulista para as pessoas em 2015, a cidade de São Paulo já havia implementado outros programas e discutido projetos que inspiraram as ações daqueles que promoveram e demandaram a Paulista Aberta. No ano de 1967, foi concebido pelo engenheiro Figueiredo Ferraz e pelo arquiteto Nadir Mezerani o projeto “Nova Paulista” que, apesar de ter sido abandonado em 1973, previa o soterramento do tráfego de carros e uma evolutiva transformação da avenida em uma esplanada dedicada a pedestres<sup>1</sup>. Parte dele foi executado entre as ruas da Consolação e Haddock Lobo, onde hoje localiza-se a Praça do Ciclista<sup>2</sup>.

Em 1976, um projeto da Secretaria de Esportes do município desenvolveu o programa “Ruas de Lazer” em conjunto com associações de bairro, centros comunitários e comunidades paroquiais e que consistia no fechamento de ruas de bairro para o tráfego de carros, permitindo que crianças e adolescentes pudessem brincar livremente aos domingos. A própria comunidade do entorno seria responsável pela manutenção das atividades enquanto a Prefeitura proveria cavaletes para a limitação do tráfego de veículos, redes de vôlei e bolas para os diversos esportes. O programa é mantido

até os dias de hoje, tendo passado por regulamentação e lei definidas nos anos 1990 e atualização de seu decreto em 2016. Em 2013, foram levantados 1.058 espaços que possuem cadastros atualizados na Prefeitura para se tornarem Ruas de Lazer aos domingos. Entretanto, somente 331 deles são usados esporádica ou regularmente<sup>3</sup>.

Outra iniciativa precursora da Paulista Aberta na cidade foi uma experiência de transformação da própria Av. Paulista em espaço de lazer e esportes em 2004, durante a gestão da prefeita Marta Suplicy. Promovida pela empresa municipal Anhembi Turismo e Eventos (atual SPTuris), o programa ocupava inicialmente apenas o quarteirão entre a Rua Peixoto Gomide e a Alameda Casa Branca, onde se localizam o Parque Trianon e o MASP. Mesmo tendo a aprovação de aproximadamente 76% das pessoas entrevistadas em pesquisa promovida pela própria Prefeitura, o programa foi encerrado em 2005 sob o argumento de haver necessidade de concentrar esforços em ações realizadas em bairros fora do centro da cidade.

Em 2014, acompanhando um crescente movimento de reocupação de alguns espaços públicos da cidade de São Paulo e inspirados pela experiência paulistana

---

<sup>1</sup> RAMALHOSO, Wellington. Com ciclovias 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-ciclovias-em-estudo-avenida-paulista-ja-teve-obra-para-virar-calçada.htm>>. Acesso em: 12 fev. 2019.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

e de outras cidades, como Rio de Janeiro, Bogotá e Cidade do México, organizações da sociedade civil (Minha Sampa, SampaPé e Cidade Ativa) encabeçaram uma campanha para pressionar o poder público a favor da criação da Paulista Aberta para as pessoas. Essa campanha já se destacava pela tentativa de mudança de paradigma que se impunha em seu nome — “abrir a avenida para pessoas” — num projeto que seria, e muitas das vezes ainda é, comumente denominado de “fechamento” a partir da premissa de que os espaços nas cidades são dedicados, sobretudo, aos carros<sup>4</sup> (Cidade Ativa, 2015). Da mesma maneira, destaca-se a forma como foi realizada a solicitação com diferentes abordagens.

Ao mesmo tempo que se buscava um diálogo direto com os representantes da Prefeitura, também foram criados mecanismos de ativismo por meio da ferramenta *online* do portal da Minha Sampa, o Painel de Pressão. Através de uma página exclusiva para o projeto da Paulista Aberta, qualquer pessoa poderia enviar um e-mail ao ex-prefeito Fernando Haddad, a membros do Ministério Público, a vereadores e à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) contendo uma carta de texto pronto solicitando a criação do programa. Isso fez com que aproximadamente 2.300 pessoas também se envolvessem e se engajassem na proposta. Em dezembro de 2014, foi enviada uma proposta formal de projeto da Paulista Aberta aos mesmos agentes que receberam esses e-mails da campanha<sup>5</sup>.

As principais motivações dos grupos envolvidos na mobilização basearam-se na importância de apropriação dos espaços públicos da cidade e na valorização da rua como espaço de lazer e prática de exercício físico. Por meio desse projeto, ansiava-se, assim, ampliar o direito ao lazer e à apropriação da cidade, estimulando também as atividades econômicas e culturais locais. Via-se, igualmente, uma tendência de reocupação dos espaços públicos na cidade cujos quais viriam a ganhar força, tempos depois, com o fato de uma área tão emblemática como a Av. Paulista ser destinada ao uso exclusivo de pedestres e ciclistas aos domingos e feriados.

A gestão municipal aceitou acatar a proposta; porém, quando a ciclovia da Av. Paulista começou a ser construída em janeiro de 2015, a Prefeitura acordou com as entidades que demandavam a abertura da via para que o teste da ação acontecesse somente após o término das obras. Dessa forma, a Prefeitura decidiu testar a abertura da Av. Paulista em toda sua extensão no mesmo dia da inauguração da ciclovia construída no canteiro central da via no domingo 28 de junho daquele ano. O teste realizado ampliava a proposta do SampaPé e Minha Sampa, já que o projeto enviado anteriormente às autoridades propunha a ocupação de apenas um (1) sentido da avenida e de alguns quarteirões das vias transversais próximas ao Parque Trianon. De fato, o teste foi um sucesso. A preocupação

---

<sup>4</sup> CIDADE ATIVA. *Pesquisa Paulista Aberta*. São Paulo, 2015.

<sup>5</sup> MINHA SAMPA; SAMPAPÉ. *Projeto Rua Aberta: Paulista Aberta*. São Paulo, 2014.



inicial da CET de que o trânsito de carros a ser desviado para as ruas paralelas à Av. Paulista traria muitos transtornos, não se confirmou. A inauguração também atraiu milhares de pessoas que puderam usufruir do novo espaço de convivência criado. Isso fez com que a Prefeitura já considerasse, naquele momento, a abertura da Av. Paulista em todos os domingos do ano.

Um segundo domingo de testes foi realizado no dia 23 de agosto de 2015, quando foi inaugurada a ciclovia da Avenida Bernardino de Campos, prolongamento da Av. Paulista que se conecta à Rua Vergueiro, no Paraíso. Dois dias antes desse evento, que se mostrou mais uma vez exitoso, o Ministério Público (MP) encaminhou recomendações à Prefeitura para que a Av. Paulista não fosse mais “aberta” devido ao Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) assinado em 2007, que definia somente a festa de *réveillon*, a Corrida de São Silvestre e a Parada do Orgulho LGBT como possíveis grandes eventos que pudessem restringir o tráfego na avenida. Posteriormente, a Prefeitura se reuniu com o MP e selou um acordo para realizar audiências públicas e expandir a mesma proposta para áreas mais periféricas da cidade.

A oposição à experiência de abertura da Av. Paulista também vinha de associações comerciais da região e da imprensa. Para reverter os ataques de que o programa poderia impactar negativamente as vendas do comércio local, os grupos SampaPé e

Minha Sampa realizaram levantamento do comércio da avenida que funcionam aos domingos, coletando a opinião dos gerentes e funcionários acerca da Paulista Aberta. Verificou-se que 50% dos entrevistados aprovavam o programa quando a pesquisa foi realizada no dia 30 de agosto de 2015<sup>6</sup>. Em sintonia com a discussão sobre a tão importante via da cidade, a Rede Nossa SP também incluiu em sua pesquisa de opinião anual sobre a mobilidade urbana de São Paulo uma pergunta sobre o favorecimento ou não de programas de abertura de vias para lazer e circulação de pedestres e ciclistas aos domingos. A pesquisa realizada entre o final de agosto e começo de setembro apontou que 64% dos entrevistados responderam ser favoráveis, enquanto outros 33% eram contra<sup>7</sup>. Ao longo dos anos, a pesquisa apontou um crescimento da porcentagem de pessoas favoráveis atingindo 76% e uma gradual diminuição da rejeição ao programa, chegando a 16% no levantamento feito em 2018<sup>8</sup>.

Após uma rodada de audiências públicas realizadas em diferentes subprefeituras no final de setembro e começo de outubro, a gestão municipal anunciou a criação do Programa Ruas Abertas, que pretendia criar uma via dedicada a pedestres e ciclistas aos domingos em cada uma das 32 regiões administrativas da cidade. A via escolhida para receber o programa na subprefeitura da Sé foi a Av. Paulista, cuja audiência pública ocorreu sob o vão do MASP e com ampla aprovação do projeto pelo público

<sup>6</sup> MINHA SAMPA; SAMPAPÉ. *Relatório da Pesquisa e Mapeamento do Comércio da Av. Paulista*. São Paulo, 2015.

<sup>7</sup> REDE NOSSA SP. *9ª Pesquisa de Mobilidade Urbana: Semana da Mobilidade 2015*. São Paulo, 2015.

<sup>8</sup> REDE NOSSA SP. *Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana na Cidade*. São Paulo, 2018.

participante. Dos cerca de 200 cidadãos presentes, apenas cinco se manifestaram contrários.

Buscando consolidar o Programa Rua Aberta e manter a Paulista Aberta de forma consistente, SampaPé, Cidade Ativa e Minha Sampa lançaram, em janeiro de 2016, uma

campanha para pressionar a Prefeitura a criar projeto de lei para institucionalizar tal experiência nos domingos e feriados. A preocupação era com uma possível descontinuidade do programa com a mudança da gestão municipal. O Instituto Datafolha aproveitou o momento de consolidação do programa e realizou, no



começo de fevereiro, uma pesquisa de opinião detalhada com os moradores da região da Av. Paulista para captar como a abertura da avenida a pedestres e ciclistas estava sendo percebida e recebida por aqueles que vivem em seu entorno. Verificou-se que, naquele momento, 61% dos moradores diziam ser favoráveis à Paulista Aberta, enquanto 35% se diziam contrários e 3% se mostraram indiferentes.

Após o engajamento da população com o apoio à Paulista Aberta e seu uso se mantendo em alta, o Decreto nº 57.086, de junho de 2016, instituiu o Programa Ruas Abertas visando a promover o desenvolvimento sustentável da cidade nas dimensões socioeconômicas e ambientais e a garantir a equidade no uso do espaço público de circulação em vias e logradouros públicos com base na Política Nacional de Mobilidade Urbana de 2012<sup>9</sup>. O decreto também instituiu a formação de um Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas composto por um representante do gabinete do prefeito e representantes de “entidades da sociedade civil ligadas à agenda de mobilidade e novas formas de uso do espaço público”, além de comitês gestores de cada uma das vias do programa nas subprefeituras.

O decreto definiu as subprefeituras como as responsáveis por estipular quais ruas receberiam o programa, quais programas manteriam funcionando e por coordenar o comitê gestor. Porém, não houve definição

clara de critérios de elegibilidade de logradouros para receber o programa de ruas abertas. Esse decreto apenas estabeleceu que a escolha dos locais deveria ser feita de forma participativa e que era necessário um estudo de viabilidade e de impacto viário desenvolvido pela CET/SP. O decreto também apontou que deveria ser priorizada a acessibilidade por meios de transporte público e a necessidade de se apresentar rotas alternativas no caso de ruas onde se localizam hospitais, prontos-socorros, capelas e/ou cemitérios.

Em dezembro de 2016, a Prefeitura também sancionou a Lei nº 16.607, que aumentou o escopo do Programa Ruas Abertas ao englobar *Parklets* e Ruas 24 horas em sua regulamentação. Entretanto, não foi solucionada a falta de critérios claros para a escolha e instalação de ruas abertas, como é o caso da Av. Paulista. Posteriormente, em setembro de 2018, a Prefeitura instituiu o Decreto nº 58.425, que transferiu a coordenação dos comitês responsáveis pela política de Ruas Abertas da Secretaria de Coordenação das Subprefeituras para a Secretaria Municipal de Esportes e Lazer, que já cuidava do programa Ruas de Lazer na cidade.

A seguir, encontra-se uma linha cronológica dos principais fatos que marcaram a história da criação da Paulista Aberta.

---

<sup>9</sup> SÃO PAULO [Cidade]. Decreto nº 57.086, de 24 de junho de 2016.



PERÍODO	Marcos históricos - Paulista Aberta	Referência
AGO 2014	Minha Sampa e SampaPé iniciam uma campanha de pressão com atividades lúdicas na calçada da Avenida Paulista aos domingos para torná-la um espaço de lazer e convivência.	Catraca Livre (2015)
22/DEZ 2014	Proposta do Projeto Rua Aberta, elaborada pela Minha Sampa e o SampaPé e que detalha o plano para implantação da Paulista Aberta, é entregue ao prefeito, membros do Ministério Público e secretarias responsáveis pelo tema.	Portal Mobilize (2014)
28/JUN 2015	Acontece o primeiro teste da Paulista Aberta com a inauguração da ciclovia da avenida. Um estudo realizado na época pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) apontou que o fechamento da Av. Paulista não afetou o trânsito na região.	O Estado de São Paulo (2015)
21/AGO 2015	O Ministério Público encaminha à Prefeitura recomendação para que a Paulista não seja aberta, com base no Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) que limita a apenas três eventos os bloqueios na via: Parada LGBT, Corrida de São Silvestre e <i>Réveillon</i> .	Folha de São Paulo (2015)
23/AGO 2015	Há um segundo teste com a inauguração da ciclovia no trecho da Av. Bernardino de Campos, continuação da Av. Paulista.	Archdaily (2015)
28/AGO 2015	Dezenas de entidades da sociedade civil assinam um manifesto solicitando que o Ministério Público atualize a interpretação do TAC e leve em conta uma nova visão de cidade e do uso do espaço público.	Cidadeapé (2015)
30/AGO 2015	SampaPé e Minha Sampa realizam levantamento dos estabelecimentos comerciais que funcionam aos domingos na Av. Paulista e qual sua opinião sobre as experiências da Paulista Aberta. 50% dos locais entrevistados se mostram favoráveis ao programa.	SampaPé e Minha Sampa (2015)

PERÍODO	Marcos históricos - Paulista Aberta	Referência
SET 2015	Rede Nossa SP inclui pergunta sobre programas de abertura de vias para lazer e circulação de pedestres e ciclistas como a Paulista Aberta em sua pesquisa anual de opinião acerca da mobilidade urbana na cidade. 64% dos entrevistados dizem ser favoráveis ao programa.	Rede Nossa SP (2015)
SET 2015	Prefeitura anuncia acordo com o Ministério Público 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 e que o tema seja discutido com a população em audiências públicas.	G1 (2015)
19/SET 2015	Ocorre audiência pública no vão livre do MASP com a presença de cerca de 200 pessoas. Das 20 intervenções, apenas 05 foram contra a abertura da Paulista para as pessoas.	O Estado de São Paulo (2015)
29/SET 2015	Prefeitura anuncia a criação do Programa Rua Aberta que fora aprovado em audiências públicas realizadas nas subprefeituras. Tal programa incluía também a Paulista Aberta como a rua aberta da Sé.	Prefeitura de São Paulo (2015)
18/OUT 2015	Realiza-se a 1ª Paulista Aberta após criação do Programa Rua Aberta. Desde então, a Av. Paulista é aberta para as pessoas caminharem, pedalarem e praticarem esportes e lazer livremente no espaço público de forma consistente. A abertura ocorre sem transtornos e com grande participação do público.	Bike é legal (2015)
OUT 2015	MPE-SP multa a Prefeitura de São Paulo em mais de R\$50.000,00 alegando o descumprimento do TAC.	Catraca livre (2015)
25/JAN 2016	Cidade Ativa, Minha Sampa e SampaPé lançam uma iniciativa 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)

PERÍODO	Marcos históricos - Paulista Aberta	Referência
FEV/ 2016	Instituto Datafolha realiza pesquisa de opinião com moradores do entorno da Av. Paulista para verificar o nível de aceitação do programa Paulista Aberta. 61% dos entrevistados disseram aprovar a abertura da avenida aos domingos e feriados.	Datafolha (2016) <sup>10</sup>
24/JUN 2016	Prefeitura institui oficialmente o Programa Ruas Abertas por meio do Decreto nº 57.086, de 24 de junho de 2016, tornando permanente a abertura da Av. Paulista para pedestres e ciclistas. Cria-se também o Comitê de Fortalecimento e Acompanhamento do Programa Ruas Abertas junto à Prefeitura Municipal e coordenação da Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras.	Prefeitura de São Paulo (2016 a)
29/DEZ 2016	Prefeitura sanciona a Lei nº 16.607, de 29 de dezembro 2016, que amplia a regulamentação do Programa Ruas Abertas englobando as Ruas de Cultura e Lazer, como é o caso da Paulista Aberta, assim como os <i>Parklets</i> e as Ruas 24 horas.	Prefeitura de São Paulo (2016 b) <sup>11</sup>
SET 2018	Prefeitura institui o Decreto nº 58.425, de 17 de setembro de 2018, transferindo a coordenação do Comitê Intersetorial de Ruas Abertas e do Comitê de Acompanhamento e Fortalecimento do Programa Ruas Abertas para a Secretaria Municipal de Esportes e Lazer.	Prefeitura de São Paulo (2018) <sup>12</sup>

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

<sup>11</sup> SÃO PAULO (Cidade). Lei nº 16.607, de 29 de dezembro 2016.

<sup>12</sup> SÃO PAULO (Cidade). Decreto nº 58.425, de 17 de setembro de 2018.

## METODOLOGIA

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.

Uma das principais dificuldades dos estudos em ambientes urbanos é estabelecer uma relação causal entre o projeto e os resultados encontrados, visto que as cidades são sistemas complexos que podem ser influenciados por uma série de fatores externos para além da intervenção propriamente dita. Uma das formas das avaliações de impacto em lidar com essa questão é através da abordagem da verificação de adicionalidade. Essa verificação se refere ao monitoramento dos mesmos resultados em um cenário alternativo contrafactual, isto é, os efeitos em um grupo de controle que não recebeu a intervenção. A verificação da adicionalidade

aumenta a confiabilidade da relação causal. Idealmente, avaliações de impacto devem ser planejadas antes da implementação de uma intervenção ou programa. Desta forma, é possível obter dados do grupo de tratamento – nomenclatura dada à área da intervenção a ser avaliada e ao grupo afetado por ela – e do grupo de controle antes da implementação do projeto.

O estudo de avaliação de impacto da Paulista Aberta se trata de uma avaliação *ex post*, 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. Fizeram parte dessa rede de observadores globais as seguintes instituições:

- 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.

O acompanhamento foi feito através da realização de painéis de discussão ocorridos em momentos estratégicos do desenvolvimento da pesquisa:

**1º Painel:** 11 de setembro de 2018. Esse painel aconteceu próximo ao final do desenho da pesquisa e logo antes da ida a campo dos pesquisadores para coleta dos dados primários. O principal objetivo do encontro foi apresentar o desenho do projeto de avaliação de impacto, a lista dos indicadores escolhidos a serem monitorados e os métodos de coleta em campo de dados primários. Após a apresentação, foi desenvolvida uma atividade em formato de *workshop* para que os participantes pudessem colaborar com críticas e sugestões, contribuindo com o refinamento da pesquisa e, principalmente, dos indicadores e métodos empregados de coleta de dados primários.

**2º Painel:** 13 de dezembro de 2018. O segundo painel aconteceu logo após o final da pesquisa de campo e durante o início da análise dos dados coletados. Ele teve como objetivos principais apresentar alguns dados primários coletados e obter a contribuição dos participantes sobre possibilidades de hipóteses, relações, vieses e heterogeneidades que pudessem ser verificadas através dos cruzamentos dos dados coletados pela pesquisa.

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>13</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.

Este capítulo de metodologia irá descrever os passos de 1 a 8, incluindo um breve relatório do campo, ou seja, da coleta de dados primários do estudo. As análises e interpretações serão realizadas no capítulo “Resultados e Análises”.

---

<sup>13</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 Avenida 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 Avenida Paulista. Segmento impactado diretamente pelo programa em termos econômicos, ambientais e comportamentais.
- c) Freqüentadores: população que visita a “Paulista Aberta”, sejam moradores ou não. Assim como os moradores, são impactados diretamente em termos econômicos, ambientais e comportamentais.

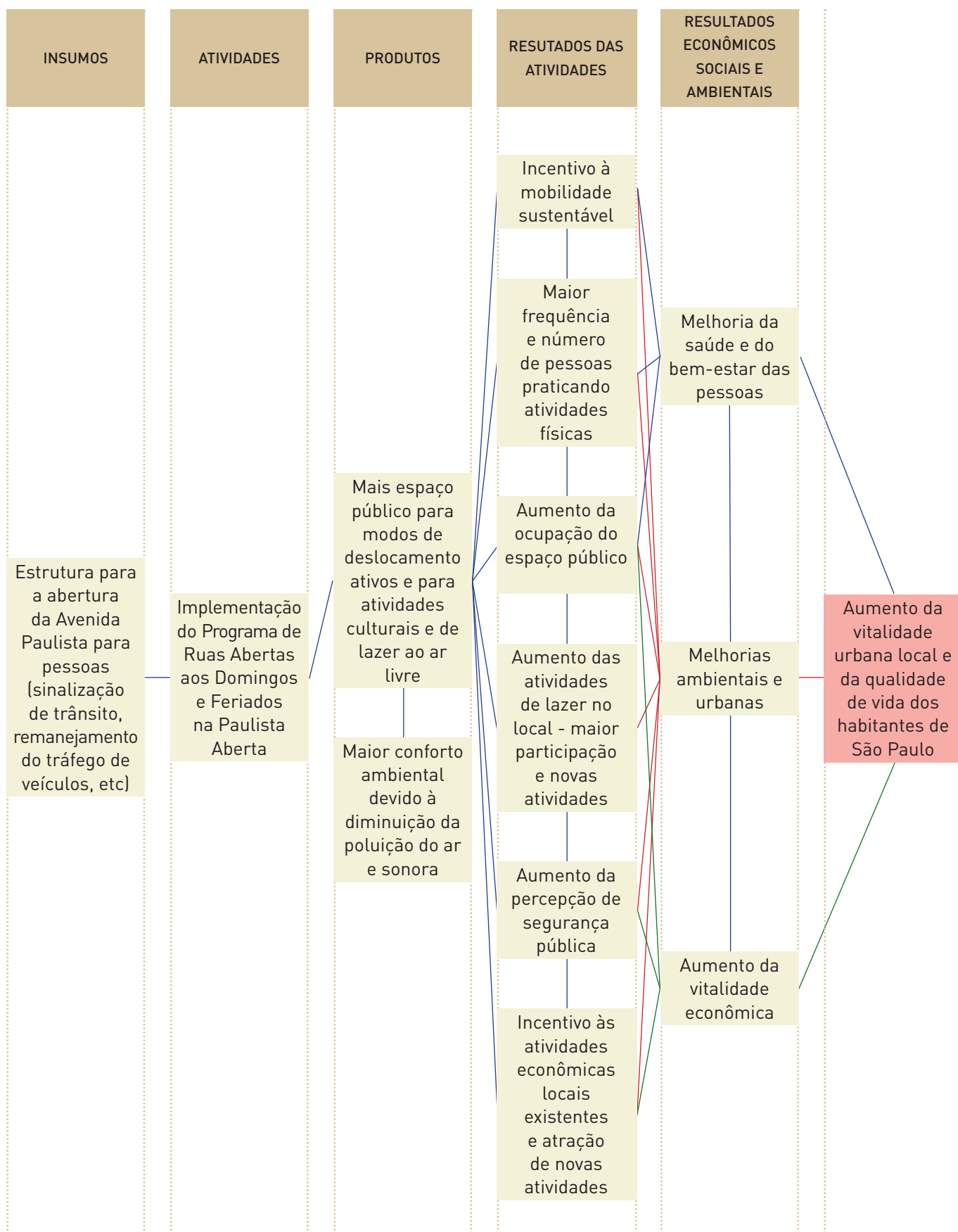


## MODELO LÓGICO E TEORIA DA MUDANÇA

A teoria da mudança é uma ferramenta de planejamento e avaliação comumente utilizada em iniciativas que visam a 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 teoria da mudança do estudo parte da seguinte relação lógica:

O Programa Paulista Aberta restringe o uso das ruas para os veículos motorizados e reverte todo o espaço viário para uso das pessoas, deslocamentos ativos e atividades de lazer aos domingos e feriados. Essa intervenção contribui para a redução da poluição do ar e sonora e confere maior conforto e bem-estar ambiental para os usuários locais. A partir disso, o conforto ambiental, a grande oferta de espaço público para atividades de lazer e os usos diversificados já existentes no local atraem mais pessoas para a Av. Paulista.

A movimentação de pessoas e a ocupação do espaço público na Paulista Aberta possibilita o aumento de interações sociais e incentiva as atividades econômicas locais. Essa relação gera uma dinamização tanto do espaço público, que recebe mais pessoas e novas atividades, quanto da economia local, onde os estabelecimentos ganham mais consumidores e mais serviços são atraídos. Além disso, ao possibilitar e incentivar modos ativos de deslocamento e a prática de atividades físicas, o Programa Paulista Aberta também tem o potencial de melhorar a saúde de seus usuários.

A vitalidade urbana se relaciona com o bom desempenho dos espaços públicos<sup>14</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>15</sup> e pelo potencial de interação social nesses espaços; as funções econômicas dizem respeito a usos não residenciais e a trocas microeconômicas<sup>16</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>17</sup>

Uma boa performance de espaços públicos afeta diretamente a qualidade de vida das pessoas, uma vez que são esses lugares que suportam suas atividades cotidianas. A rua constitui o espaço público primordial das cidades e vem sendo protagonista de um resgate de sua função original, negligenciada ao longo de várias décadas pelo planejamento urbano voltado para a circulação de automóveis. Essa retomada da rua como espaço público de interações envolve o estímulo aos modos ativos de deslocamento, como caminhada e a bicicleta. Ruas que promovem os modos ativos de deslocamento contribuem para a saúde física

---

<sup>14</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>15</sup> “Copresença” aqui definida como a presença simultânea de diferentes indivíduos no espaço público.

<sup>15</sup> “Copresença” aqui definida como a presença simultânea de diferentes indivíduos no espaço público.

<sup>16</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>17</sup> SPIRN, Anne. Chapter 1: City And Nature. *The Granite Garden: Urban Nature and Human Design*. New York: Basic Books, 1984.

e mental da população e para a redução de emissões veiculares. Os benefícios para a qualidade de vida são notáveis: aumento de atividades ao ar livre e redução da poluição do ar costumam se traduzir em melhores indicadores de saúde pública. Uma população mais saudável, por sua vez, tende a gerar menos perdas de produtividade devido a problemas de saúde<sup>18</sup>.

A presença de pedestres e ciclistas também contribui para a prosperidade do comércio de rua: a circulação intensa de pedestres aumenta a exposição de lojas e serviços. Estudos indicam que consumidores que optam por não ter automóvel – e que, portanto, não têm o custo fixo correspondente – tendem a gastar mais no comércio local. Ruas com infraestrutura que permita a circulação segura de pedestres e ciclistas, neste sentido, promovem o crescimento econômico, propiciando o desenvolvimento de centralidades de bairro, gerando receita e emprego que podem

melhorar as condições econômicas da população, além de ampliar o acesso ao conhecimento e a serviços.<sup>19</sup>

O Programa Paulista Aberta, ao dinamizar o uso social e econômico da rua e ao contribuir para a saúde da população, impacta a vitalidade urbana local e, também, a qualidade de vida.

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.

## BENCHMARK

Como referência para o desenvolvimento dos indicadores deste trabalho, foi utilizada literatura internacional de avaliação de experiências de Rua de Lazer, como melhor se encaixa a Paulista Aberta, e pesquisas de opinião pública realizada na região da Av. Paulista acerca do programa.

Utilizou-se o Manual de Critérios para a Avaliação das Ruas de Lazer, desenvolvido em conjunto com a Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS) e institutos de pesquisa da Universidad de Los Andes, de Bogotá – Colômbia, apresentando indicadores que classificam os programas de

<sup>18</sup> UN-HABITAT. *Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity*. Nairobi, 2013.

<sup>19</sup> UN-HABITAT. *Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity*. Nairobi, 2013.



ruas de lazer de acordo com a sua eficiência. Tendo-se em conta toda a experiência com Ciclovias Recreativas (o equivalente às Ruas de Lazer ou Ruas Abertas) que a capital colombiana possui desde 1976, foi desenvolvido um método de avaliação dos programas por multicritérios (baseado na metodologia de Análise Envoltória de Dados – DEA, por sua sigla em inglês). Utilizam-se os seguintes critérios:

- População-alvo - número de pessoas;
- Inclusão social - inclui ou não áreas de baixo nível socioeconômico ou minorias;
- Participantes por evento - número médio de pessoas que frequentam (% em relação à população do município);
- Participantes por atividades específicas - atividade física, cultura, arte ou formação;
- Duração - minutos da semana da intervenção;
- Tempo (minutos) gasto pelos participantes em cada evento;
- Extensão do percurso (km);
- Áreas (km) com risco geográfico;
- Conectividade com praça ou parque e com pontos turísticos;
- Atividades complementares que promovam arte e cultura, atividade física e atividades de formação e capacitação;
- Serviços de segurança, reparação de bicicleta, primeiros socorros;
- Pequenos e graves acidentes;
- Número de roubos;
- Pessoas envolvidas na organização;
- Custo anual do programa.

Entre os trabalhos de pesquisa realizados na região da intervenção, o Relatório da Pesquisa e Mapeamento do Comércio da Av. Paulista elaborado pelo SampaPé e Minha Sampa, em 2015, serve de referência como situação inicial do programa, pois levantou um número de estabelecimentos comerciais “à escala da rua cujas fachadas estão viradas para a Av. Paulista” naquele momento. A pesquisa foi realizada no dia

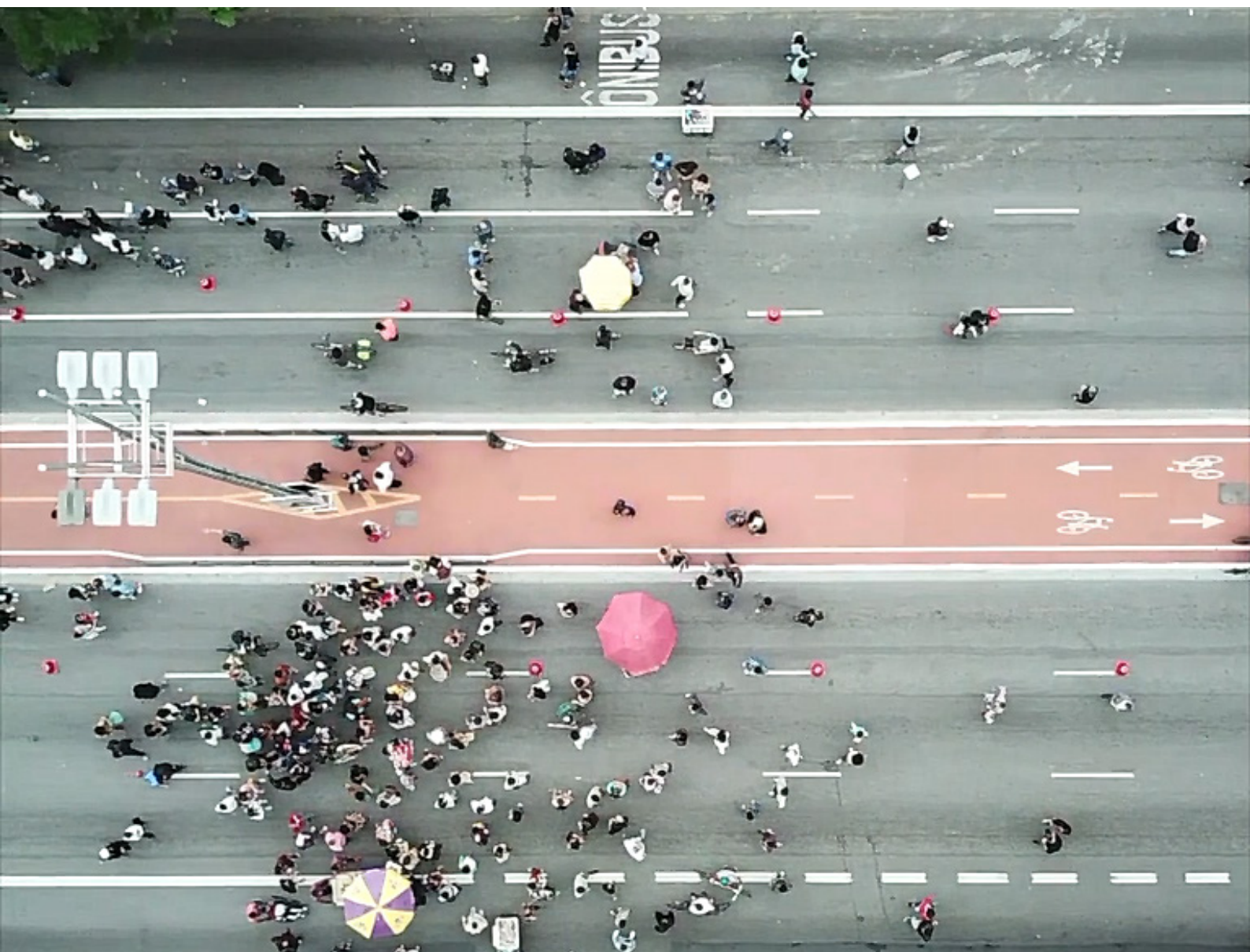


30 de agosto daquele ano. Usou-se um formulário de informações básicas sobre o estabelecimento (nome, endereço, horário de funcionamento) e com questões acerca da opinião do comerciante sobre a abertura da Av. Paulista e sua percepção do impacto dos testes no volume de vendas do local. Seu objetivo principal era demonstrar que a oposição das associações comerciais ao programa não se baseava em números.

Levamos em consideração, também, a Pesquisa de Opinião dos Moradores da Região da Paulista realizada pelo Instituto Datafolha sobre o fechamento da avenida aos domingos, realizada no dia 3 de fevereiro

de 2016, que entrevistou 421 pessoas residentes ao longo da Av. Paulista ou até três quarteirões de distância. Usou-se uma amostragem estratificada por sexo e idade com sorteio aleatório dos entrevistados.

Outra pesquisa utilizada como referência foi aplicada pela Cidade Ativa no segundo dia de teste da Paulista Aberta, em 23 de agosto de 2015, e dias subsequentes à tal experiência. Sua metodologia de painéis interativos, na qual a população foi atraída para responder ao questionário utilizando adesivos coloridos codificados, apresenta limitações de comparação com as outras pesquisas realizadas.





## INDICADORES E MÉTODOS DE MEDIÇÃO

O projeto buscou avaliar através de indicadores ambientais, urbanos, sociais e econômicos o impacto do Programa Paulista Aberta na vitalidade urbana e na qualidade de vida local. Para o desenvolvimento da matriz de indicadores, as quatro dimensões foram subdivididas em temas diretamente relacionados a elas:

- I. Ambiental:
  - Poluição do ar e sonora
- II. Urbano:
  - Ambiente construído
  - Uso do espaço público
  - Mobilidade urbana
  - Segurança pública
- III. Social:
  - Exercício Físico
  - Hábitos de Lazer
- IV. Econômica:
  - Comércio local
  - Valores imobiliários.

Essas dimensões e temas abordados possuem uma grande diversidade e alternativas de indicadores possíveis de avaliação. Neste sentido, os *benchmarks* (referências de outros estudos) mencionados no item anterior foram essenciais para guiar as escolhas. Além disso, o acompanhamento e colaboração dos *observadores globais* também foi imprescindível para o refinamento do índice

de indicadores. A primeira versão do índice total de indicadores foi apresentada no primeiro painel, mencionado no início deste capítulo metodológico, momento em que os diferentes atores puderam colaborar com sugestões de novos indicadores a serem acrescentados.

Devido às limitações de capacidade de tempo para coletar e avaliar uma enorme quantidade de dados, muitos indicadores pensados inicialmente tiveram de ser eliminados. Para selecionar os indicadores finais, foi feita uma avaliação minuciosa (indicador por indicador) dos seguintes critérios:

- Relevância para os objetivos da pesquisa;
- Facilidade de compreensão dos efeitos - relação causal;
- Confiabilidade do indicador;
- Capacidade de monitoramento;
- Pré-existência de dado secundário retroativo;
- Existência de indicador redundante e semelhante no índice.

Foram dadas notas de 0 a 3 para cada um dos critérios e calculada uma média aritmética para gerar a nota final de avaliação do indicador. Dessa forma, foi possível eliminar alguns indicadores menos robustos. Abaixo, segue a matriz final dos indicadores da avaliação de impacto que mostra, para cada tema, qual foi o tipo de

<sup>20</sup> As diferentes técnicas de medição são descritas na seção seguinte, "Contrafactual".



dados coletados (primário ou secundário) e, também, o método de avaliação de impacto utilizado (comparações de médias ou controle sintético). A matriz também indica onde não foi possível realizar a análise

contrafactual. Cabe ressaltar que, além dos indicadores aqui listados relacionados às dimensões da vitalidade urbana, também foram coletados dados sobre a avaliação do programa Paulista Aberta.

### MATRIZ FINAL DE INDICADORES DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

Tema	Indicadores	Método de avaliação/diagnóstico	Tipo de dado	Fonte	Contrafactual
------	-------------	---------------------------------	--------------	-------	---------------

#### I. Dimensão Ambiental

<b>Qualidade do Ar</b>	Médias de concentração de gases e poluição no ar	Controle sintético	Secundário	CETESB	Controle sintético
<b>Poluição Sonora</b>	Percepção de conforto relativo à poluição sonora local pelos beneficiários	Comparação de médias	Primário	Questionários para comerciantes, moradores e frequentadores	Moradores da Av. Brig. Faria Lima / Não há contrafactual para frequentadores

#### II. Dimensão Urbana

<b>Mobilidade</b>	Meio de transporte de acesso à Paulista Aberta	Diagnóstico	Primário	Questionários para frequentadores	Não aplicável - não há medição de impacto
	Local de origem dos frequentadores	Diagnóstico			
	Hábitos de transporte dos beneficiários	Comparação de médias		Questionários para moradores e frequentadores	Moradores da Av. Brig. Faria Lima / Não há contrafactual para frequentadores
	Fluxo de passageiros metrô	Diagnóstico	Secundário	Metrô SP	Não aplicável - não há medição de impacto
<b>Ambiente construído</b>	Elementos do desenho urbano local	Diagnóstico	Primário	Observação local	Não aplicável - não há medição de impacto

Ocupação de espaços públicos	Influência da Paulista Aberta na utilização de espaços públicos em geral	Comparação de médias	Primário	Questionários para moradores e frequentadores	Moradores da Av. Brig. Faria Lima / Não há análise contrafactual para frequentadores
	Ocupação viária	Diagnóstico		Filmagens de drone	Não aplicável - não há medição de impacto.
	Atividades de apropriação do espaço público	Diagnóstico		Observação local	Não aplicável - não há medição de impacto
Segurança Pública	Percepção sobre segurança pública dos beneficiários	Comparação de médias	Primário	Questionário para moradores e frequentadores	Moradores da Av. Brig. Faria Lima / Não há medição de impacto para frequentadores

### III. Dimensão Social

Exercício Físico	Frequência e tipo de exercícios físicos realizados pelos beneficiários	Comparação de médias	Primário	Questionários para moradores e frequentadores	Moradores da Av. Brig. Faria Lima / Não há medição de impacto para frequentadores
Hábitos de Lazer	Frequência e tempo de permanência nas visitas a Paulista Aberta	Comparação de médias	Primário	Questionários para moradores e frequentadores	Moradores da Av. Brig. Faria Lima / Não há medição de impacto para frequentadores
	Atividades feitas na Paulista Aberta e nos domingos, em geral, pelos beneficiários	Comparação de médias			

### IV. Dimensão econômica

Comércio local - lojas fechadas e ambulantes	Perfil e funcionamento	Comparação de médias	Primário	Questionários para comerciantes locais	Comércio local Av. Brig. Faria Lima
	Volume de vendas, faturamento e fluxo de clientes	Comparação de médias			
	Frequência de consumo e gastos no comércio local	Comparação de médias		Questionários para moradores e frequentadores.	Moradores da Av. Brig. Faria Lima / Não há medição de impacto para frequentadores
Valores imobiliários	Valor de anúncios de venda de imóveis residenciais	Controle sintético	Secundário	Datazap.	Controle sintético

## CONTRAFACTUAL

Avaliações de impacto são métodos de pesquisa que buscam estabelecer uma relação causal entre variáveis. Em outras palavras, esse método demonstra se uma variável está causando algum efeito sobre outra determinada variável, e não apenas a existência de uma correlação entre elas. Em ambientes empíricos não controlados – ou seja, longe do laboratório –, é muito difícil separar os efeitos de todas as possíveis variáveis que estejam influenciando determinado fenômeno. Em geral, é possível apenas estabelecer correlações entre quaisquer duas variáveis, uma explicada e outra explicativa. Entretanto, parte dessa correlação pode estar contaminada por uma terceira variável (quarta, quinta, etc.) que também impacta a variável explicada. Fica, então, difícil separar os efeitos e dizer o que é correlação e o que é efeito causal.

A técnica por excelência que resolve esse problema é o experimento controlado. Tal técnica se baseia na existência de um sorteio que decide quem irá receber determinado programa ou política pública, e quem não irá receber. A ideia é construir um contrafactual para o grupo de pessoas que irá receber o programa. O contrafactual ideal seria esse mesmo grupo de pessoas em uma situação hipotética em que não teria recebido intervenção nenhuma. Como essa situação na prática não existe, constrói-se um grupo de controle para servir de contrafactual para o grupo de tratamento. O sorteio garante que o recebimento do programa não estará relacionado a nenhuma outra variável passível de explicar os efeitos da

política. Isolam-se, assim, os efeitos e tem-se o impacto do programa simplesmente comparando-se os dois grupos.

Entretanto, nem sempre é possível fazer um experimento controlado com o uso de sorteio. Principalmente no caso de políticas públicas urbanas como a Paulista Aberta. Sendo assim, outras técnicas menos rigorosas de inferência causal são aplicadas. O presente estudo faz uso de duas delas: comparação ingênua de médias (estudos de caso) e controle sintético. Adicionalmente, também serão elaborados diagnósticos das diversas informações presentes nos questionários aplicados – alguns cruzamentos de variáveis e análises substantivas sobre quais tendências são reveladas pelos dados, sem necessariamente ater-se sempre a uma análise causal. No uso de dados primários (*survey*), foram utilizadas as técnicas das comparações de médias. Já para os dados secundários foram utilizados controles sintéticos.

### 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.

Para se chegar a uma avenida de controle o mais semelhante possível ao tratamento, foram analisadas as seguintes vias:

- Av. Brig. Faria Lima;
- Rua Vergueiro;
- Av. Luiz Dumont Villares.

As ruas foram sugeridas em discussões com os observadores globais e entre a equipe de desenvolvimento da pesquisa. Foram estabelecidos os seguintes parâmetros-chave para comparação entre os locais:

- Extensão da via;
- Percentual de estabelecimentos comerciais no térreo;
- Perfis de uso do solo;
- Permissão ou existência de vagas de estacionamento na via;
- Quantidade de faixas de rolamento;
- Sentido da via;
- Acessibilidade de transporte público coletivo;
- Tipologia da calçada;
- Existência de infraestrutura cicloviária;
- Arborização;
- Densidade de edificações.

As análises desses parâmetros foram realizadas por observação local em campo e com o auxílio de mapas digitais *online*. Abaixo, seguem os dados relativos à via de tratamento, a Av. Paulista, seguidos pelos dados da via escolhida como contrafactual, a Av. Brig. Faria Lima, e das outras duas vias analisadas.





**VIA DE TRATAMENTO****Av. Paulista** - trecho entre a Praça do Ciclista e a Praça Oswaldo Cruz.

Extensão do trecho de análise da via	2560m
Estabelecimentos comerciais no térreo	Aproximadamente 75% do total de edificações da via
Perfil de uso do solo	Misto, predominantemente comercial
Vagas de estacionamento na via	Proibido em toda a via
Faixas de rolamento na via	4 faixas (1 faixa exclusiva para ônibus)
Sentido da via	Mão dupla
Transporte público de massa no local	3 estações de metrô (estação Paulista da Linha 4-Amarela possui conexão com estação Consolação da Linha 2-verde)
Tipologia de calçada	Calçada dedicada e padronizada. Faixa livre de circulação de aproximadamente 10m.
Existência de infraestrutura cicloviária	Ciclovía no canteiro central e ciclofaixa de lazer aos domingos
Arborização	Nível médio de arborização
Densidade das edificações	Alta densidade

**VIA DE CONTROLE ESCOLHIDA****Av. Brig. Faria Lima** - trecho entre a Av. Pedroso de Moraes e a Av. Cidade Jardim.

Extensão do trecho de análise da via	2790m
Estabelecimentos comerciais no térreo	Aproximadamente 65% do total de edificações da via
Perfil de uso do solo	Misto, predominantemente comercial
Vagas de estacionamento na via	Proibido em 65% da via. Permitido em 35% fora dos horários da faixa exclusiva de ônibus
Faixas de rolamento na via	4 faixas (1 faixa exclusiva para ônibus)
Sentido da via	Mão dupla
Transporte público de massa no local	1 estação de metrô e com 2 corredores de ônibus
Tipologia de calçada	Calçada dedicada e padronizada. Faixa livre da calçada variando entre 2 e 4m
Existência de infraestrutura cicloviária	Ciclovía no canteiro central
Arborização	Nível alto de arborização
Densidade das edificações	Alta densidade

**OPÇÃO DE VIA DE CONTROLE DESCARTADA****Rua Vergueiro** - trecho entre Metrô São Joaquim e Metrô Ana Rosa.

Extensão do trecho de análise da via	2380m
Estabelecimentos comerciais no térreo	Aproximadamente 40% do total de edificações da via
Perfil de uso do solo	Misto, predominantemente comercial
Vagas de estacionamento na via	Permitido fora dos horários da faixa exclusiva de ônibus entre as estações Ana Rosa e Paraíso do metrô. Permitido em 50% entre as estações Paraíso e São Joaquim do metrô.
Faixas de rolamento na via	4 faixas (1 faixa exclusiva para ônibus) entre as estações Paraíso e Ana Rosa do metrô. 2 faixas (sem faixa exclusiva para ônibus) entre as estações Paraíso e São Joaquim do metrô.
Sentido da via	Mão dupla
Transporte público de massa no local	4 estações de metrô
Tipologia de calçada	Calçada dedicada, não padronizada. Faixa livre na calçada entre 1,5m e 3m
Existência de infraestrutura cicloviária	Ciclofaixa no canteiro central e ciclofaixa de lazer aos domingos
Arborização	Nível médio de arborização
Densidade das edificações	Alta densidade

**OPÇÃO DE VIA DE CONTROLE DESCARTADA****Av. Luiz Dumont Villares** - trecho entre o SESC Santana e Metrô Tucuruvi.

Extensão do trecho de análise da via	2140m
Estabelecimentos comerciais no térreo	Aproximadamente 80% do total de edificações da via
Perfil de uso do solo	Misto, predominantemente comercial
Vagas de estacionamento na via	Permitido fora dos horários da faixa exclusiva de ônibus.
Faixas de rolamento na via	4 faixas (1 faixa exclusiva para ônibus)
Sentido da via	Mão dupla
Transporte público de massa no local	2 estações de metrô
Tipologia de calçada	Calçada dedicada, não padronizada. Faixa livre para circulação na calçada entre 1m e 4m.
Existência de infraestrutura cicloviária	Ciclofaixa no canteiro central, entre SESC Santana e a estação Parada Inglesa do metrô, e ciclofaixa de lazer aos domingos.
Arborização	Nível médio de arborização
Densidade das edificações	Baixa densidade

<sup>21</sup> Aproximadamente 30% de todos os lotes lindeiros são praças ou áreas residuais ajardinadas. Portanto, os 80% se referem somente às edificações presentes nos 70% que não são áreas residuais.

A Av. Brig. Faria Lima é a mais semelhante à Av. Paulista dentre os parâmetros analisados, e já foi considerada pela Prefeitura como um local possível de implementação do Programa Ruas Abertas<sup>22</sup>. Além disso, a pesquisa já citada por este trabalho feita pela Cidade Ativa, em 2015, também indicou que a Av. Brig. Faria Lima ficou em segundo lugar dentre as sugestões de ruas para aplicação do Programa Ruas Abertas pelos participantes. 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. Portanto, é a avenida mais semelhante à Av. Paulista nas características observáveis disponíveis.

O método da comparação de médias compara a distribuição das variáveis de interesse entre o grupo de tratamento e o grupo de controle. A partir de testes de hipótese para médias e proporções (teste de Fisher, teste Chi-quadrado, entre outros), é possível dizer se as distribuições das variáveis diferem muito entre os dois grupos. Em termos técnicos, caso o p-valor do teste seja menor do que o nível de significância convencionalmente aceito (5% e 10%), rejeita-se a hipótese de que não exista diferença entre os grupos (hipótese de que sejam iguais), concluindo-se, portanto, que

os dois grupos são, de fato, estatisticamente diferentes. Por outro lado, se os grupos são diferentes e o contrafactual representa a situação do tratamento caso ele não tivesse sofrido intervenção alguma, então a diferença só pode ser atribuída, em teoria, ao efeito do programa. Logo, quando as distribuições das variáveis de interesse são diferentes entre a Av. Paulista e a Av. Brig. Faria Lima, isso se dá por conta dos efeitos da Paulista Aberta. Isso será tão verdadeiro quanto mais se acredite na Av. Brig. Faria Lima como um bom contrafactual.

Para complementar e tornar mais robustas as análises de comparações de médias, também se optou por fazer perguntas retroativas sobre as percepções das pessoas antes do início da Paulista Aberta. A ideia é tentar recuperar dados históricos dos entrevistados para atestar a similaridade entre tratados e controles. Se antes do programa as respostas forem parecidas e depois do programa muito diferentes, há indícios de que o programa teve influência na alteração das percepções. É uma maneira de fortalecer o argumento do contrafactual. Para recuperar essas informações, foi utilizada a técnica de *recall*, que tem como base o método de “Life History Calendar” (LHC) (Calendário da História de Vida), que relaciona memórias de eventos marcantes da vida da pessoa com o período do evento investigado no estudo<sup>23</sup>. O método pode

---

<sup>22</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.

<sup>23</sup> FREEDMAN, Deborah, THORNTON, Arland et. al. *The Life History Calendar: A Technique for Collecting Retrospective Data*. American Sociological Association, 2011.

aumentar a qualidade dos dados retroativos na medida em que auxilia o entrevistado a elaborar relações mentais entre esses eventos. Assim, antes de começar o questionário, pedia-se aos entrevistados que tentassem recordar uma memória próxima à data do início do programa. Essa memória ajuda a ancorar as respostas das pessoas, fazendo com que elas recordem melhor como eram suas vidas no período anterior à Paulista Aberta.

Por fim, cabe ainda descrever quais grupos foram analisados através do método da “comparação de médias”, considerando a Av. Brig. Faria Lima como controle e com quais deles foram elaborados apenas diagnósticos, sem avaliação de impacto:

#### 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. Pelo fato de que moradores e comerciantes já estavam presentes nesse último logradouro antes da Paulista Aberta, foi possível considerar que eles tenham sofrido os efeitos do programa sem que houvessem se autosseleccionado para participar do mesmo. Pode-se, assim, avaliar o impacto do programa neste grupo.

Para o grupo de comerciantes ambulantes, por não termos uma quantidade significativa desta categoria aos domingos na Av. Brig. Faria Lima, não foi possível realizar a análise contrafactual.

#### 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. Em um cenário ideal, seria preciso que um grupo de frequentadores da Av. Paulista já estivesse usufruindo das amenidades da via antes da intervenção e que, após o início do programa Paulista Aberta, este se tornaria o grupo impactado de pessoas. Entretanto, não foi possível encontrar esse grupo hipotético de pessoas, pois o próprio programa já trazia novos frequentadores; assim sendo, seria muito difícil, nas entrevistas na rua, separar quem era frequentador antes e quem começou a frequentar a via após a intervenção. As pessoas que vieram para a avenida por conta da Paulista Aberta se autosseleccionaram para participar do programa; deste modo, elas já demonstravam pré-disposições para gostar do programa e experimentar seus efeitos. Neste sentido, não foi possível resolver o problema de viés de seleção.

#### 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. Por exemplo: dados agregados de bairros, municípios, estados, países e até ruas e avenidas, como é o caso deste projeto. 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). Esse grupo de potenciais controles é chamado de *donors pool*. O que o método faz é ponderar as características de cada rua/avenida do *donors pool* com o objetivo de construir um controle sintético que reproduza o mais fielmente possível a trajetória pré-intervenção do tratamento. A trajetória do controle sintético representa o que teria acontecido ao tratamento no período posterior à intervenção caso a intervenção não tivesse realmente existido. Para que esse contrafactual seja bom, é importante que antes da intervenção as trajetórias sejam as mais parecidas possível. A diferença nas trajetórias do tratamento e do controle sintético no período pós-intervenção será o efeito do impacto do programa. Se

a trajetória do controle sintético destoar muito da trajetória do tratamento nesse período, conclui-se que o impacto é grande, pois a diferença é atribuída à intervenção realizada. Essa diferença pode ser aferida com a métrica EQME (erro quadrado médio estimado). Esta é uma medida de qualidade do ajuste entre uma trajetória e outra (quão próximas elas estão). Se o EQME for alto, o impacto também será.

Na prática, sempre existem diferenças nas trajetórias, tanto no período pré como no pós. Para saber se o impacto analisado foi, de fato, estatisticamente significativo, adotou-se uma estratégia de uso de placebos. O placebo consiste em trocar o tratamento (Av. Paulista) por alguma outra rua do *donors pool*; assim, a Av. Paulista passa a compor o *donors pool* e, digamos, a Av. Brig. Faria Lima passa a ser considerada o tratamento. Dessa forma, avalia-se qual seria o impacto no placebo Av. Brig. Faria Lima. É possível repetir esse exercício para todos os componentes do *donors pool*. Espera-se, no entanto, que o impacto seja maior quando a Av. Paulista for considerada como tratamento, por ter sido onde, de fato, ocorreu a intervenção. Se, ao contrário, existir efeito maior nas demais ruas, o impacto da Av. Paulista não será significativo, pois não foi aprovado nesse teste de robustez. Como poderia existir impacto mais forte em uma rua onde não houve programa nenhum?

## 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 *ex post* onde houve limitações na obtenção de dados secundários retroativos e, portanto, uma grande parte dos indicadores é composta apenas de dados primários sobre informações do cenário após a implementação da Paulista Aberta, não sendo passíveis de análises contrafactuais.

Foram utilizados os seguintes métodos de coleta de dados primários:

- Observação local: feita em visitas às avenidas Paulista e 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<sup>24</sup>: filmagens de intervalos de tempo em diferentes pontos das avenidas Paulista e Brig. Faria Lima para contagens e estimativas de ocupação.
- Questionários quantitativos: aplicados aos beneficiários do projeto com amostras representativas.
- 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.

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 realizadas 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 do terceiro capítulo deste relatório – “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.

As duas seções seguintes descrevem o desenvolvimento dos questionários quantitativos e das entrevistas em profundidade.

---

<sup>24</sup> As filmagens foram viabilizadas através de uma parceria com a Bike é legal, que se disponibilizou a ir a campo com equipamentos em dois dias para as filmagens.

## DESENVOLVIMENTO DOS QUESTIONÁRIOS QUANTITATIVOS

Os questionários desenvolvidos e aplicados neste estudo tiveram como objetivo principal coletar dados sobre os beneficiários do Programa Paulista Aberta, que serviram como base para análise de diversos indicadores da avaliação de impacto em questão. Além disso, os questionários também permitiram coletar informações sobre o perfil desses beneficiários – como informações sobre a categoria e os tamanhos dos estabelecimentos comerciais e perfis socioeconômicos dos moradores e frequentadores – e sobre a avaliação do programa de acordo com a opinião dos entrevistados – como a percepção do impacto do programa e a aprovação deste.

Foram desenvolvidos questionários para os três grupos de beneficiários:

- a) Comerciantes locais - estes foram divididos em duas subcategorias, comércio de lojas fechadas da avenida ou comércio ambulantes de domingos ou feriados.
- b) Moradores do entorno - residentes em um raio de aproximadamente 400 m da avenida<sup>25</sup>;
- c) Frequentadores da Paulista Aberta - visitantes da avenida durante a intervenção.

Os questionários também foram aplicados nos grupos de controle no caso dos comerciantes e dos moradores, ou seja,

foram aplicados tanto na Av. Paulista quanto na Av. Brig. Faria Lima. Conforme descrito no item “Contrafactual” deste relatório, não foi possível encontrar um controle plausível para o grupo de frequentadores, por isso o questionário referente a esse grupo foi aplicado somente na Paulista Aberta.

A elaboração do questionário buscou duas estratégias de *recall* para auxiliar os entrevistados a recordarem o período anterior à implementação da Paulista Aberta:

- A inclusão de um marco temporal padrão para todos os entrevistados nas perguntas de *recall*. O Programa começou oficialmente em outubro de 2015, portanto foi utilizado como marco as Eleições e a Copa do Mundo de 2014 como marco temporal, ano imediatamente anterior ao seu início.
- A adição de uma pergunta sobre uma lembrança do entrevistado, pessoal ou sobre assuntos gerais, que tenha ocorrido antes da intervenção.

A elaboração das perguntas dos questionários teve como ponto de partida a matriz dos indicadores; isto é, as perguntas tinham como respostas informações que diretamente, ou indiretamente, comporiam as análises de cada indicador da avaliação. É importante apontar que muitas respostas eram condicionantes para outras perguntas. Por exemplo, perguntas sobre hábitos na Paulista Aberta só foram realizadas para aqueles moradores da região da Av.

---

<sup>25</sup> Loja fechada neste estudo se refere a lojas dentro de edificações da avenida e também a bancas de revistas fixas.

Paulista que já frequentaram, alguma vez, a intervenção.

Assim como o processo de desenvolvimento da matriz de indicadores, a escolha das perguntas foi guiada pelos cinco objetivos principais da avaliação de impacto: migração modal dos frequentadores e moradores; demanda de espaço público na Av. Paulista e na cidade de São Paulo; mudança de padrão de atividades de lazer dos frequentadores e moradores; impactos ambientais relativos à poluição do ar e sonora e avaliação do programa pelos beneficiários – moradores, frequentadores e comerciantes. Devido à ampla abrangência do estudo, as perguntas de recall foram realizadas apenas para informações estratégicas para o entendimento dessas questões.

O Anexo I disponibiliza tabelas com índices de todos os dados coletados em cada tipo de questionário. Elas indicam quais dados foram coletados em grupos de controle e quais dados possuem perguntas de *recall* – dados retroativos. No caso dos questionários para comerciantes, as tabelas também mostram quais dados foram coletados em comércios ambulantes e quais dados foram coletados em lojas fechadas.

## ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

Com o objetivo de enriquecer as informações coletadas com os questionários quantitativos, buscou-se realizar uma série de entrevistas qualitativas como estudos de caso com quatro diferentes grupos: estabelecimentos comerciais/empresariais, estabelecimentos institucionais, comércios de rua e

moradores da região. As principais opiniões e declarações obtidas nessas entrevistas aparecerão ao longo da terceira seção, “Resultados e Análises”.

Entre os grupos de estabelecimentos comerciais e institucionais, buscou-se selecionar organizações que tivessem algum aspecto relevante em seu histórico no período de criação e consolidação do programa Paulista Aberta. As empresas abordadas para a entrevista qualitativa foram o hotel Ibis, escolhido pelo fato de o programa ser mais um atrativo turístico na região; a loja de artigos esportivos Decathlon, que abriu uma unidade no local após outubro de 2015, sendo essa unidade da Av. Paulista exemplar da primeira experiência da rede no interior de grandes centros urbanos; o espaço de *coworking* Eureka, por já possuir boa experiência em integrar os modos ativos de transporte em seu conceito de trabalho, cuja unidade havia sido recém-instalada na avenida; e a rede de estacionamento Autovagas, que possui três estabelecimentos que se viram afetados diretamente pelo programa.

O Centro Cultural FIESP foi selecionado devido à instalação do palco musical e que funciona todos os domingos e feriados da Paulista Aberta, promovendo interação com o público na própria via, e o SESC, por ter sido inaugurado após o início do programa e estar localizado onde se concentram outras três organizações culturais que estão próximas à Praça Oswaldo Cruz. Os dois foram os representantes dos estabelecimentos institucionais. Para os comércios de rua, buscou-se entrevistar barracas que



estivessem instaladas na calçada do Parque Trianon e no vão central do MASP devido à organização desses locais preceder o programa na avenida. Entre os moradores, foram selecionados dois daqueles que já haviam participado previamente do questionário quantitativo.

Montou-se um roteiro com os pontos principais que deveriam ser abordados na entrevista para os diferentes grupos, mas buscando-se manter a conversa aberta

o suficiente para que os entrevistados pudessem trazer elementos que não haviam sido pré-roteirizados. Os diálogos tiveram duração variadas entre 10 e 40 minutos e foram questionados pontos como opinião sobre a Paulista Aberta, percepção de impacto no movimento de clientes e usuários, mensuração do impacto nas operações aos domingos, percepção sobre a poluição sonora na área, as possíveis mudanças de hábitos de lazer e locomoção aos domingos, assim como outros temas.

## PLANO AMOSTRAL DOS QUESTIONÁRIOS QUANTITATIVOS

Esta seção descreve como foram escolhidas e calculadas as amostras para cada grupo de entrevistados - moradores, comerciantes e frequentadores.

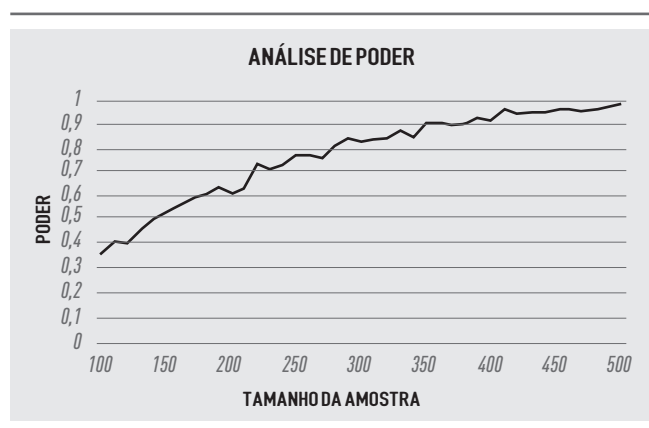
### **Cálculo de poder e decisão sobre tamanho da amostra**

A decisão sobre o tamanho da amostra a ser coletada para moradores e frequentadores se baseou, em primeiro lugar, na disponibilidade de tempo e equipe em campo do projeto. A partir dessas limitações, procurou-se fazer o melhor uso possível dos recursos e distribuí-los de maneira a maximizar as potencialidades do estudo.

Para isso, foi elaborada uma análise de poder estatístico simplificada somente para balizar a decisão de alocação dos recursos. Cabe ressaltar, no entanto, que os parâmetros para as simulações de análise de poder eram desconhecidos ex-ante e havia uma grande escassez de estudos prévios que pudessem dar suporte na escolha do tamanho desses parâmetros, o que dificultou a realização de uma análise de poder mais criteriosa.

Poder estatístico é a probabilidade de captar os impactos de um programa quando esses impactos realmente existem (ou seja, quando são estatisticamente significantes

– diferentes de zero dado um nível de significância escolhido). Para realizar a análise de poder é necessário estabelecer palpites para os seguintes parâmetros das variáveis da população envolvida no estudo: média e desvio-padrão da variável de interesse e tamanho do impacto. Os parâmetros escolhidos foram: média: 10; desvio-padrão: 6; impacto: 2. Com isso, o seguinte gráfico foi gerado:



O patamar de poder que se convencionou na literatura como aceitável é de 80%. Conforme pode ser visto no gráfico acima, dados os parâmetros escolhidos, o poder da pesquisa atingiria 80% com uma amostra próxima a 300 indivíduos. Como os recursos de campo disponíveis possibilitavam realizar 200 entrevistas na Av. Paulista com moradores e 200 na Av. Brig. Faria Lima (total de 400), a análise de poder serviu para indicar que havia alguma segurança nesse tamanho de amostra.

### Metodologia sorteio e amostra de moradores

Para evitar possíveis vieses do cálculo amostral e garantir a correta inferência dos resultados, foi inicialmente elaborada

uma metodologia que criasse uma amostra aleatória da população. A metodologia começa por definir uma área de influência (*buffer*) em torno das Av. Paulista e Av. Brig. Faria Lima em que se acreditava existir impactos. Definiu-se um raio de mais ou menos 400m de distância de cada avenida para se chegar a essas áreas. As bases de dados utilizadas para esse cálculo foram as quadras fiscais da Prefeitura, que contêm informações sobre registros de IPTU. Possuindo todos os endereços de estabelecimentos residenciais dentro das áreas de influência, foi possível sortear quais deles poderiam ser locais de aplicação das enquetes. Portanto, foi inicialmente passada uma lista de endereços aos agentes de campo. Os agentes poderiam pedir para falar com moradores somente nesses locais, pois assim respeitava-se a amostra aleatória.

No entanto, esse método se mostrou impraticável de aplicação, pois dificultava aos agentes a realização suficiente de enquetes no tempo determinado. Assim, a metodologia foi flexibilizada para acomodar as exigências do número mínimo de pessoas entrevistadas previamente definidas. Ficou definido que os agentes poderiam abordar moradores na rua, desde que estivessem nos prédios ou em casas adjacentes aos que haviam sido sorteados. Para garantir que a amostra representasse adequadamente a população, foram estabelecidas cotas de sexo e idade, utilizando-se dados dos setores censitários das áreas de influência.

A amostra de moradores foi definida pelos seguintes critérios:

- Local de residência em um raio de 400m da avenida;
- Residir no local há mais de quatro anos - assim todos poderiam responder as perguntas de *recall* sobre o período anterior a intervenção;
- Cumprir com cotas de gênero e idades baseadas no setor censitário do local.

*Cotas de idade e sexo para moradores:*

*Av. Paulista*

HOMENS	15 a 24 anos	7,27%	15
	25 a 39 anos	15,65%	31
	40 ou mais	21,56%	43
	<b>Total homens</b>	<b>44,48%</b>	<b>89</b>
MUHERES	15 a 24 anos	8,02%	16
	25 a 39 anos	16,77%	34
	40 ou mais	30,72%	61
	<b>Total mulheres</b>	<b>55,52%</b>	<b>111</b>
<b>Total geral</b>		<b>100,00%</b>	<b>200</b>

*Av. Brig. Faria Lima*

HOMENS	15 a 24 anos	6,30%	13
	25 a 39 anos	13,22%	26
	40 ou mais	23,97%	48
	<b>Total homens</b>	<b>42,49%</b>	<b>87</b>
MUHERES	15 a 24 anos	6,90%	14
	25 a 39 anos	14,98%	30
	40 ou mais	34,63%	69
	<b>Total mulheres</b>	<b>57,51%</b>	<b>113</b>
<b>Total geral</b>		<b>100,00%</b>	<b>200</b>

Com relação aos estabelecimentos comerciais fechados, em um primeiro momento, foi cogitada a abordagem de lojas tanto da avenida principal – Av. Paulista e Av. Brig. Faria Lima como controle – quanto de adjacências, em um raio de em torno de 200m de distância. A intenção foi rastrear possíveis impactos do programa, positivos ou negativos, também nos arredores. No entanto, por limitações de equipe em

campo, optou-se por abordar somente os estabelecimentos de cada uma das avenidas citadas.

*Amostra inicial/ amostra obtida de moradores entrevistados:*

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

**Escolha amostra do comércio local**

A amostra de lojas fechadas foi definida pelos seguintes critérios:

- Trechos de abordagem - na Av. Paulista, da Praça do Ciclista até a Praça Oswaldo Cruz, na Av. Brig. Faria Lima, da Av. Pedroso de Moraes até a Av. Cidade Jardim;
- Lojas fechadas no térreo de edificações de frente para a avenida e também bancas de revistas fixas localizadas nas calçadas das avenidas;
- Lojas de itens variados (materiais, equipamentos, roupas, departamento, equipamentos, etc) ou estabelecimentos relacionados à alimentação (bar, restaurante, mercado, padaria, etc) - foram excluídos serviços pessoais (bancos, salão de beleza, academia, etc), serviços profissionais (consultórios, advocacia, imobiliária) e laboratórios clínicos;

No caso do comércio ambulante, por conta de sua própria natureza mais flexível e, em muitos casos, informal (e, também, pelo alto número de comerciantes identificado durante a Paulista Aberta em visitas a campo), foi estipulado que a amostra configuraria

um recorte dos comerciantes ambulantes presentes apenas em um dia determinado da Paulista Aberta. O levantamento foi feito no dia 21 de outubro de 2018 e o trecho da amostra foi o mesmo determinado para a abordagem das lojas fechadas.

*Número de estabelecimentos identificados/ amostra obtida de comerciantes entrevistados:*

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

*Amostra inicial/ amostra obtida de frequentadores entrevistados:*

Av. Paulista
300 / 342

*Cotas de idade e sexo para frequentadores:*

HOMENS	15 a 24 anos	10.2%	31
	25 a 39 anos	16.0%	48
	40 ou mais	20.3%	61
	Total homens		140
MULHERES	15 a 24 anos	10.4%	31
	25 a 39 anos	17.4%	52
	40 ou mais	25.8%	77
	Total mulheres		160

### Amostra de Frequentadores

Os critérios para escolha dos frequentadores foram mais simples, além do cálculo de poder foram apenas indicadas cotas de gênero e idade baseadas no Censo do Município de São Paulo.



Primeiro dia de coleta de dados na Paulista Aberta - 30 de setembro de 2018.



## RELATÓRIO DE CAMPO

As eleições presidenciais brasileiras ocorridas em outubro de 2018 tiveram impacto direto no planejamento da aplicação em campo do estudo, prevista para acontecer naquele mesmo mês. As eleições provocaram uma série de manifestações políticas na Av. Paulista, em especial aos domingos.

A coleta de dados primários incluía não só a aplicação de questionários para frequentadores da Paulista Aberta, que deveriam ser abordados no local, mas também levantamento de atividades acontecendo durante a intervenção aos domingos e feriados. Como o local do estudo é uma avenida que possui uma tradição histórica de receber manifestações sociais e eventos durante campanhas eleitorais, foram necessárias algumas medidas para

evitar vieses nas respostas e na coleta de dados. Deste modo, optou-se por excluir os domingos de eleições do cronograma de aplicação e, também, por instruir os pesquisadores a incluírem um “filtro” na abordagem dos frequentadores. O objetivo foi verificar se eles estavam ali, pela primeira vez, exclusivamente para as manifestações políticas a fim de se evitar perfis vinculados somente ao contexto eleitoral, e não ao programa em si.

Além do contexto político, as condições meteorológicas também limitaram a coleta de dados em campo. Por se tratar de uma intervenção ao ar livre, o mau tempo de alguns dias influenciou a frequência de visitantes da Paulista Aberta. O clima impactou principalmente as contagens de ocupação viária, realizadas com auxílio de



filmagens de drone. Nos dois dias em que a equipe foi a campo para as filmagens, as condições meteorológicas eram de tempo nublado e com chuvas esparsas. Por limitações de tempo e disponibilidade de equipamento, não foi possível realizar outras tentativas de contagens em dias ensolarados.

Para que fossem aplicados os questionários, optou-se por utilizar as ferramentas de coleta de dados do Open Data Kit (ODK), uma plataforma de código aberto e mantida por uma comunidade de usuários e desenvolvedores, e que pode ser usada tanto *online* quanto *offline*. Seu aplicativo de coleta é compatível com *tablets* e celulares *android*, o que permitiu uma flexibilidade quanto à disponibilidade de aparelhos para aplicação e testes. Outra vantagem de grande importância encontrada é o envio das informações recebidas de cada entrevistado diretamente a uma base de dados que esteja em um servidor na nuvem. Isso fez com que os dados fossem de fácil compilação, sem a necessidade de tabulação posterior. Entretanto, devido ao desenvolvimento de alguns de seus elementos não manterem o mesmo ritmo com a evolução de sua interface, a criação dos questionários em sua plataforma *online* apresentou dificuldades. Foi necessária a codificação dos materiais

por meio de ferramentas de outros *softwares* para se alcançar o objetivo desejado.

Os pesquisadores receberam instruções específicas para abordagem dos entrevistados. É importante mencionar que, para evitar vieses nas respostas, eles foram instruídos a não mencionarem as organizações envolvidas diretamente com causas favoráveis à bicicleta ou ao pedestre, como o caso da Corrida Amiga e do Bike Anjo. Abaixo, relacionamos as principais instruções do campo para cada grupo:

#### Comerciantes

Lojas fechadas: As entrevistas foram realizadas tanto no final de semana quanto durante a semana, sempre buscando abordar os donos ou gerentes em horários de menor movimento. Os pesquisadores foram instruídos a voltarem ao menos uma vez aos estabelecimentos que estavam fechados no momento do levantamento ou naqueles cujos responsáveis estavam ocupados no momento de abordagem.

Comércio ambulante: As entrevistas foram realizadas durante um único dia; os pesquisadores foram instruídos a abordarem o máximo de comerciantes nesse intervalo.

Moradores

A abordagem aos moradores foi um dos principais desafios do campo, principalmente por conta de limitações de tempo e pesquisadores. Em um primeiro momento, os entrevistadores foram instruídos a abordarem somente os moradores das edificações – casas ou edifícios – sorteados, fosse através do contato com o porteiro e interfone, fosse na entrada do edifício.

No entanto, devido ao baixo número de respostas, foi necessário flexibilizar a abordagem, estendendo-a também para as residências nos arredores – prédios vizinhos – dos sorteados. Por fim, optou-se por abordar igualmente pedestres na rua que estivessem saindo dos prédios e fossem moradores da região, diferenciando suas respostas de modo a traçar possíveis vieses deste grupo.

*Mapa das quadras de residência dos moradores abordados nas vias da região da Av. Paulista.*





Mapa das quadras de residência dos moradores abordados nas vias da região da Av. Brig. Faria Lima.



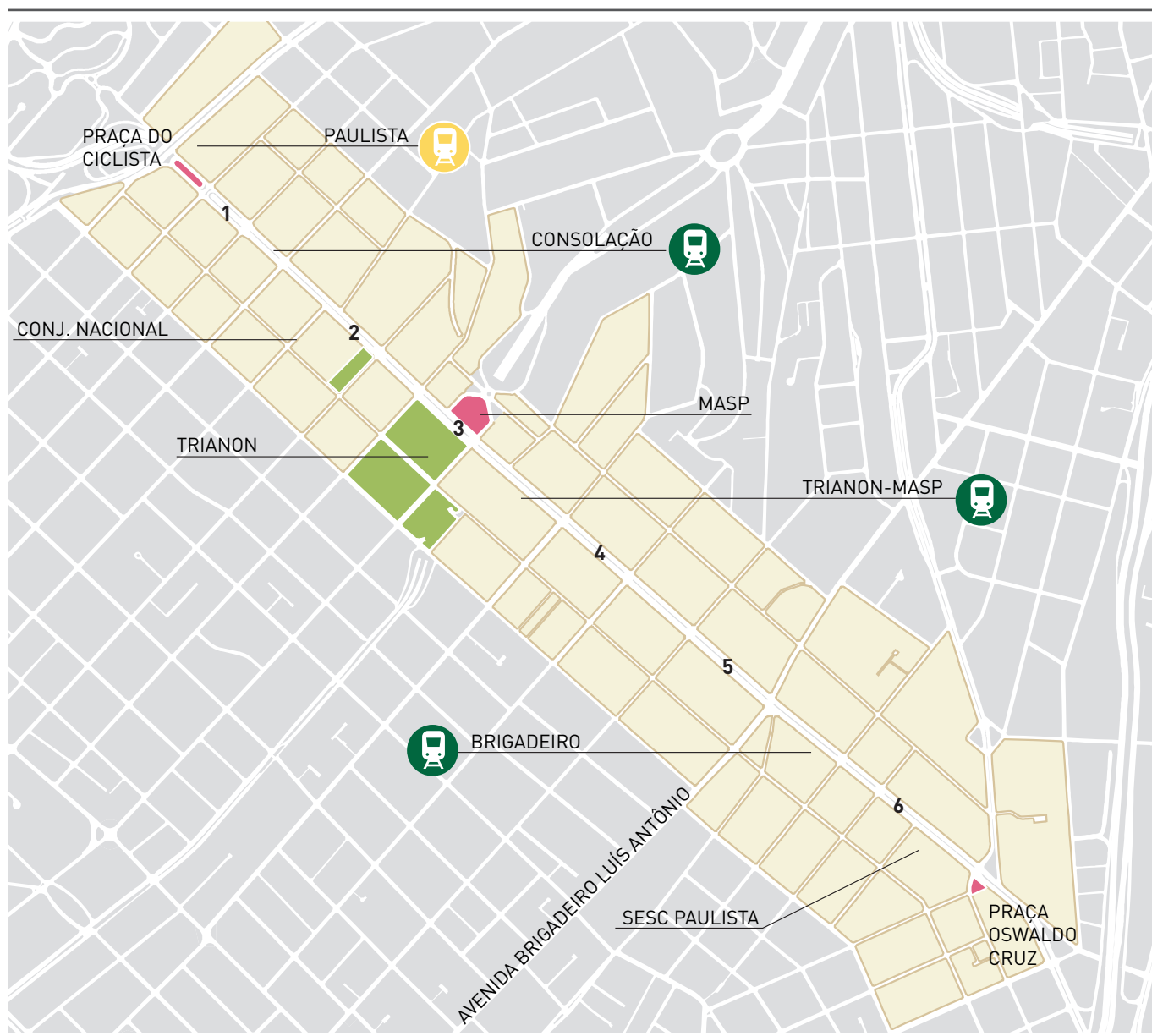


## Frequentadores

Os pesquisadores foram instruídos a se dividir entre pontos de abordagens indicados no mapa abaixo com a intenção de conseguir representatividade de grupos que frequentassem diferentes recortes da Paulista Aberta. Devido ao alto número de visitantes, os pesquisadores não tiveram

grandes dificuldades em cumprir com as amostras indicadas. Os únicos contratempos foram consequências do contexto político, mencionado anteriormente nesta seção, e das condições meteorológicas de alguns domingos de aplicação da pesquisa, nos quais houve a ocorrência de fortes chuvas em alguns momentos.

*Mapa dos pontos de abordagem dos frequentadores da Paulista Aberta.*



## RESULTADOS E ANÁLISES

Esta seção dedica-se à descrição dos resultados e das análises deste 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 obter 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 que não podem ser considerados análises contrafactuais. Assumindo que a Av. Brig. Faria Lima e os controles sintéticos sejam contrafactuais adequados para o que ocorreu na Av. Paulista, é possível fazer testes estatísticos para mensurar o impacto nessas variáveis. As análises aqui apresentadas fazem uma triangulação de dados quantitativos e qualitativos, secundários e primários – estes coletados através de observação local, aplicação de questionários quantitativos e realização de entrevistas em profundidade.

No caso dos questionários quantitativos, de dados primários, a análise de impacto foi feita a partir da comparação das informações da Av. Paulista com a Av. Brig. Faria Lima. Foram calculadas as diferenças de médias

das duas populações de controle e de tratamento nas variáveis de interesse. As observações locais foram realizadas em visitas ao programa Paulista Aberta e, também, no âmbito da coleta de dados primários. As entrevistas em profundidade foram realizadas com stakeholders que, de alguma forma, estiveram envolvidos em atividades na Av. Paulista. No caso dos dados secundários, optou-se por elaborar modelos de controle sintético. Para dados de poluição, o controle sintético foi construído a partir das estações de monitoramento de poluentes espalhados pela cidade. Os dados sobre preços imobiliários foram medidos através do controle sintético construído a partir de ruas e avenidas semelhantes à Av. Paulista. Em relação à mobilidade urbana, foi feita uma análise simples, sem contrafactual, através de dados de catraca do Metrô de São Paulo. Adicionalmente às medições de impacto, também foram diagnosticadas as diversas informações presentes nos questionários aplicados – alguns cruzamentos de variáveis e análises substantivas sobre as tendências reveladas pelos dados, sem necessariamente atermos sempre a uma análise causal.

As seções seguintes repartem as análises e resultados por cada dimensão e tema abordado relacionados à vitalidade urbana local. A última seção desta parte é dedicada

à análise dos dados sobre avaliação do programa de acordo com a opinião de seus beneficiários. Uma vez que foram utilizados diferentes métodos de coleta de dados e também de medições, cada seção

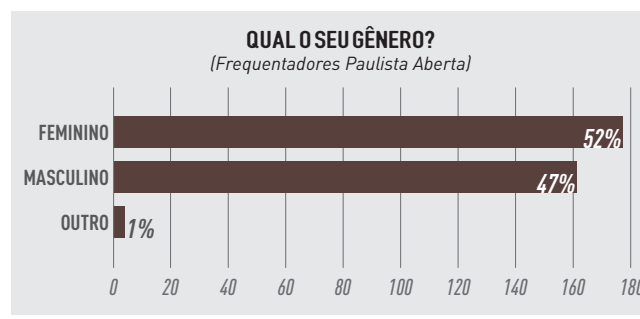
temática apresentada mescla as diferentes abordagens e métodos de avaliação de impacto mencionados acima.

## PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS ENTREVISTADOS

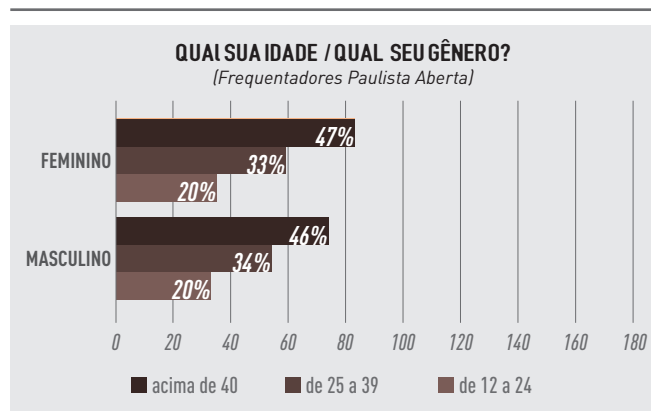
Esta seção apresentará o perfil socioeconômico dos entrevistados na coleta de dados primários. Tanto para a seleção de entrevistados entre os frequentadores da Paulista Aberta e os moradores das regiões da Av. Paulista e da Av. Brig. Faria Lima, utilizou-se o método de amostragem por cotas (ou quotas), estratificando os diferentes grupos por sexo e faixa etária, como já citado anteriormente neste relatório. No caso da coleta de dados entre os moradores das duas regiões pesquisadas, também se aplicou um critério de seleção territorial com o sorteio de endereços a serem visitados. Com a posterior flexibilização da metodologia de seleção territorial, foram delimitadas áreas para buscar o equilíbrio das amostras. Da mesma maneira, para o caso dos frequentadores, buscou-se manter uma distribuição equânime de pessoas entrevistadas entre os seis pontos de abordagem definidos ao longo da Paulista Aberta.

### Frequentadores

Ao todo, foram entrevistadas 342 pessoas na Av. Paulista durante a Paulista Aberta, das quais 177 delas se identificam como do gênero feminino (52%), 161 do gênero masculino (47%) e quatro pessoas de outros gêneros (1%).



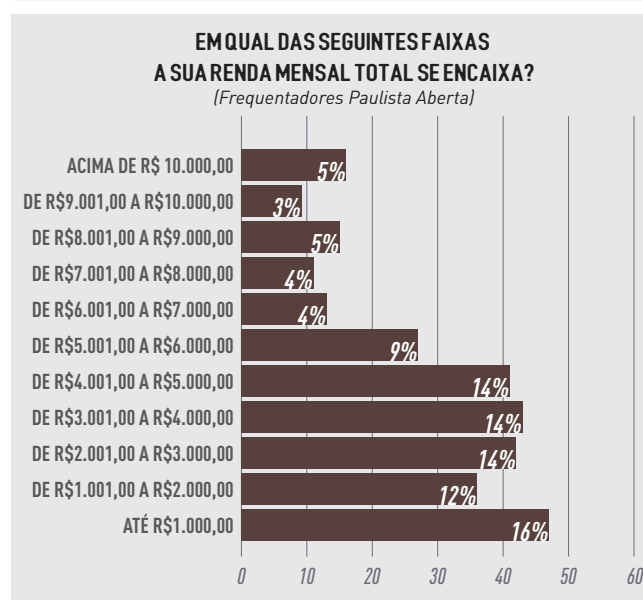
Entre as diferentes faixas etárias dos frequentadores, foram abordadas 69 pessoas de 12 a 24 anos (20%), 115 de 25 a 39 anos (34%) e 158 pessoas acima de 40 anos (46%). No grupo feminino, foram entrevistadas 35 pessoas de 12 a 24 anos (20%), 59 de 25 a 39 anos (33%) e 83 acima de 40 anos (47%), enquanto no grupo de pessoas do gênero masculino, foram 33 entrevistadas pessoas de 12 a 24 anos (20%), 54 de 25 a 39 anos (34%) e 74 acima de 40 anos (46%).



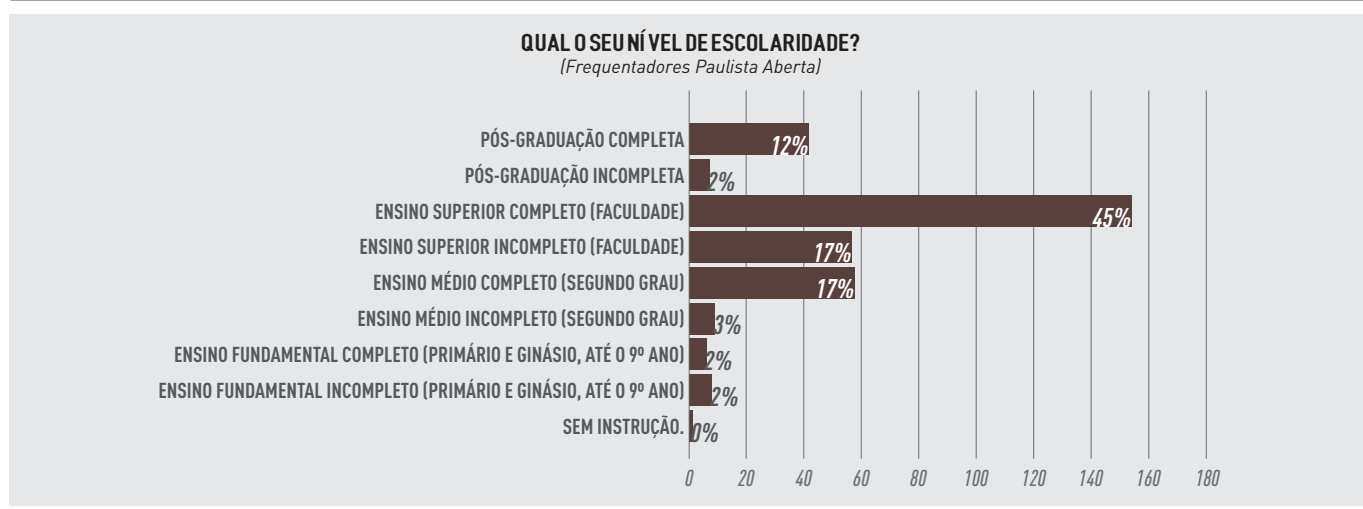
Ao se considerar o nível de escolaridade entre os frequentadores da Paulista Aberta, observou-se uma concentração de pessoas que já concluíram o ensino superior (faculdade). Agrupando os conjuntos de pessoas que possuem pós-graduação completa e incompleta e o ensino superior completo, esse grupo corresponde a 59% do total dos entrevistados. Porém, os três maiores grupos de pessoas são os que têm ensino superior completo com 154 entrevistados (45%), os de ensino médio completo com 58 (17%) e os de ensino superior incompleto com 57 (17%).

Em termos de renda, 41 frequentadores preferiram não responder sobre qual faixa

de renda se encaixavam. Entre os demais respondentes, destaca-se que 58% das pessoas ganham acima de R\$ 3.000,00, valor acima da média de renda do estado de São Paulo (R\$ 2.756,00 em 2017)<sup>26</sup>.



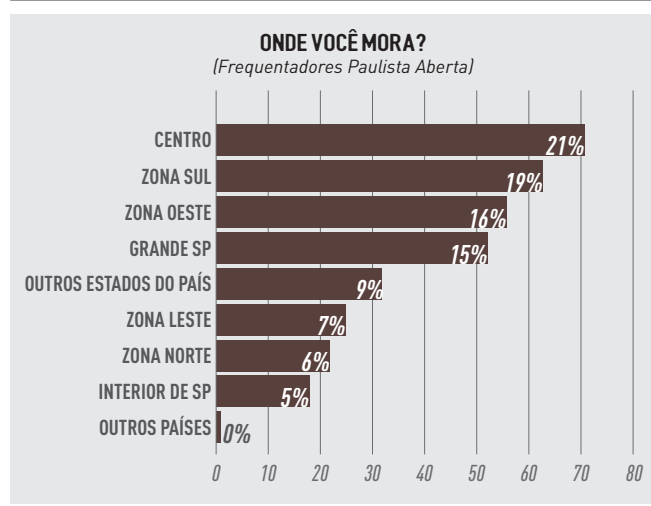
Quando se analisa a região de local de residência de cada um dos frequentadores, vê-se uma concentração de pessoas provenientes das áreas relativamente mais próximas à Av. Paulista, como o Centro e Zona Oeste, e de uma das áreas mais bem



<sup>26</sup> IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2016\_2017

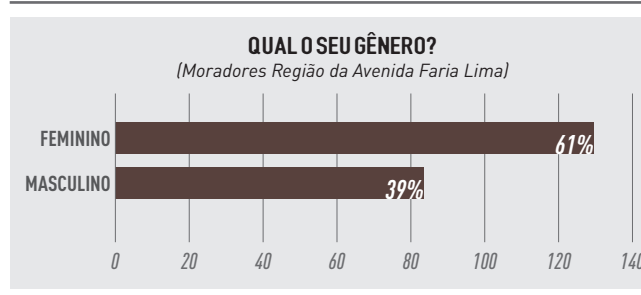
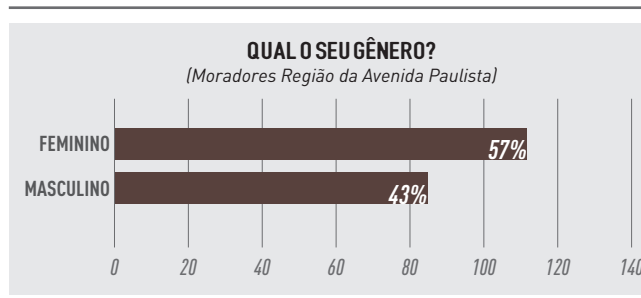


conectada à área de estudo em termos viários (com boa integração com linhas de transporte público), a Zona Sul. Dos entrevistados, 71 residem no Centro (21%), 63 na Zona Sul (19%) e 56 na Zona Oeste (17%). Vale destacar que pessoas que moram em outras cidades da região metropolitana de São Paulo (15%) e outros estados do país (9%) vieram em maior número do que pessoas provenientes da Zona Norte e Zona Leste da cidade (7% de cada uma das regiões).

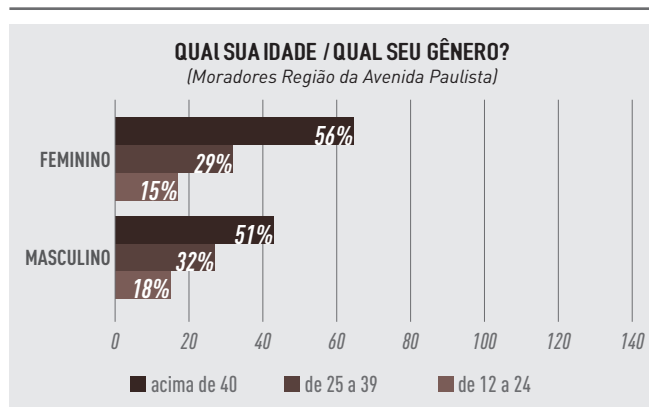


Moradores região da Av. Paulista e Av. Brig. Faria Lima

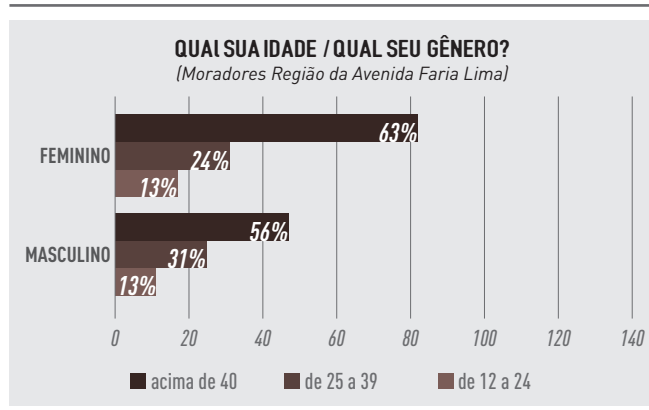
Entre os moradores das regiões das Av. Paulista e Av. Brig. Faria Lima, seguindo a orientação das cotas de gênero e faixa etária, foram realizadas 197 entrevistas válidas na Av. Paulista e 214 na Av. Brig. Faria Lima. Foram obtidas 112 entrevistas com pessoas do gênero feminino (57%) e 85 do gênero masculino (43%) na Av. Paulista. No caso dos que residem na área da Av. Brig. Faria Lima, 130 pessoas se declararam do gênero feminino (61%) e 84 do masculino (39%).



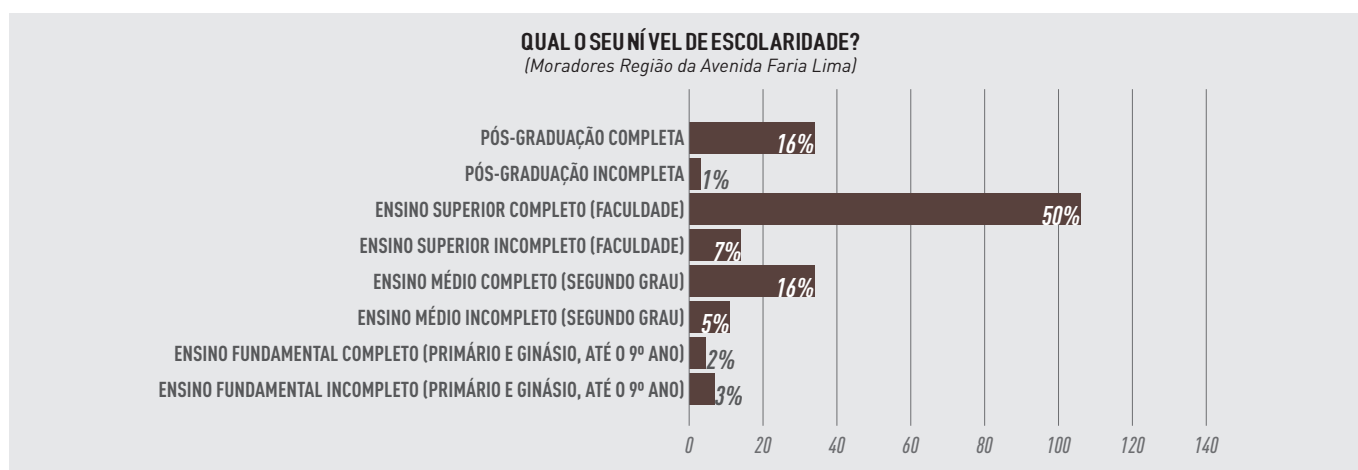
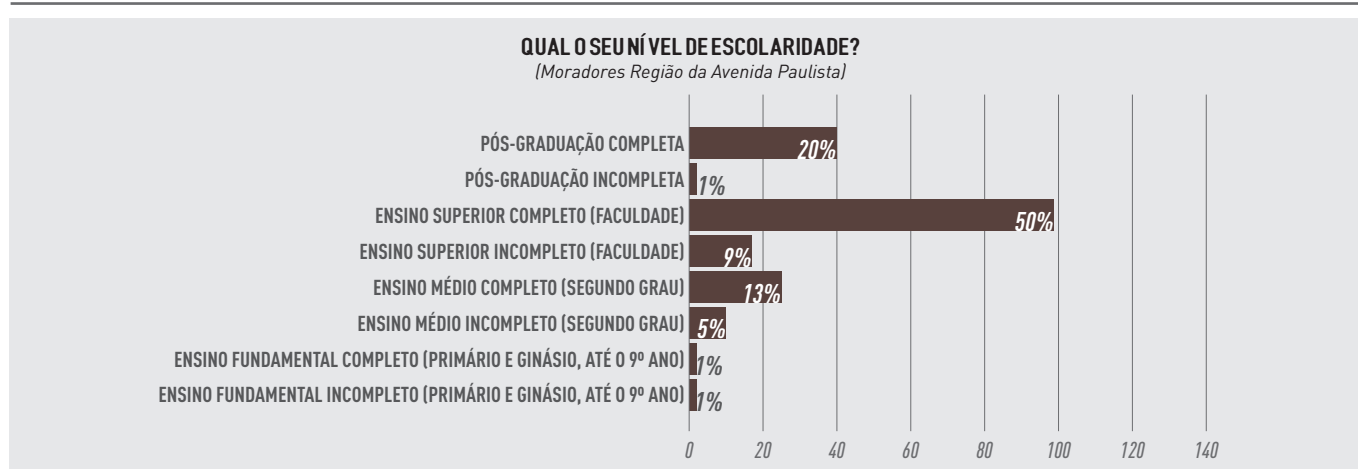
Com relação à idade dos entrevistados entre os moradores, obteve-se entre os entrevistados da região da Av. Paulista 16% de pessoas de 12 a 24 anos, 30% de 25 a 39 anos e 54% acima de 40 anos, ao passo que na área da Av. Brig. Faria Lima houve uma menor proporção de pessoas de 12 a 24 anos e de 25 a 39 (13% e 27%, proporcionalmente), e uma maior porcentagem de pessoas acima de 40 anos (60%). Quando tomamos as faixas etárias entre os diferentes gêneros, na Av. Paulista, o maior grupo é o de mulheres acima de 40 anos com 56% da composição feminina, em comparação com os 51% dos homens na mesma faixa de idade da composição masculina. Na Av. Brig. Faria Lima, observou-se um cenário parecido ao da Av. Paulista, com 63% das mulheres e 56% dos homens acima de 40 anos.



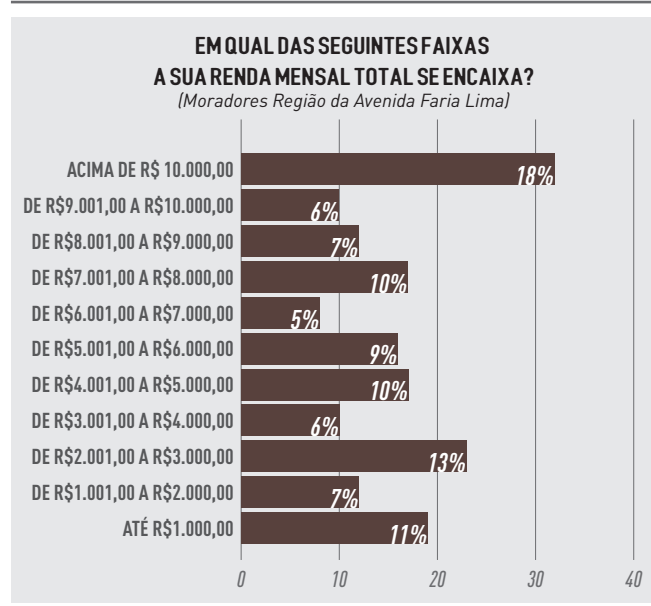
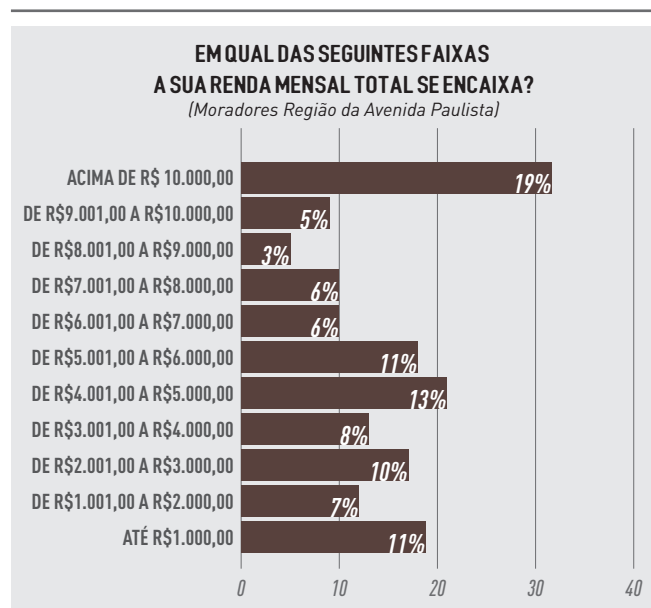
O nível de escolaridade entre a população de moradores das duas regiões abordadas é muito próximo. O índice de pessoas que possui um título universitário (ensino superior completo, pós-graduação incompleta e completa) é de 71% entre os que residem na área da Av. Paulista e 67% entre os moram na Av. Brig. Faria Lima.



O quadro de análise das faixas de renda entre os moradores também se apresentou semelhante entre as áreas das Av. Paulista e Av. Brig. Faria Lima. Há uma predominância de pessoas que possuem renda maior que a média do estado. Na região da Av. Paulista, 71% dos entrevistados apontaram estar nas faixas de renda acima de R\$ 3.000,00, enquanto na Av. Brig. Faria Lima esse



mesmo grupo representa 69% daqueles que responderam à pergunta. Vale destacar, também, que 19% dos residentes da Av. Paulista e 18% dos moradores da Av. Brig. Faria Lima têm renda acima de R\$ 10.000,00. Igualmente, é importante apontar que 31 pessoas na Av. Paulista e 37 na Av. Brig. Faria Lima se recusaram a responder em qual faixa de renda se encaixariam.



ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

A gerente do SESC Paulista identifica algumas diferenças entre os perfis de frequentadores de sábado e de domingo da Paulista Aberta. Segundo ela, no sábado: *“(...) tem público que vem para a unidade para ver as coisas da unidade, para comer tem bastante gente, e que está circulando pela Paulista e talvez um público bem mais voltado para atividades culturais e esportivas.”*

Já no domingo, ela aponta que além desse público semelhante ao de sábado, *“(...) tem aquele público de turismo de passagem, que sobe para tirar uma foto no mirante, que passa pela unidade, mas está circulando pela avenida, que está dando um passeio, que não vem necessariamente para o SESC. Passa por aqui, passa pela Japan House, passa pela Casa das Rosas, está andando pela Avenida.”*

Segundo a entrevistada, no geral, o público do SESC Paulista de final de semana vem de outras regiões enquanto nos dias úteis ela percebe que muitos são residentes do entorno. Sobre o número de visitantes nos dias de Paulista Aberta, ela diz que são entre *“5 e 6 mil pessoas em cada domingo e feriado. Comparável com o movimento de sábado, mesmo tendo menor tempo de funcionamento.”*

## AMBIENTAL

Neste estudo, a dimensão ambiental se limitou somente a dois aspectos: poluição sonora, definido aqui pela tolerância de barulho no local, e poluição do ar, referente às emissões de gases poluentes. A teoria da mudança do estudo parte da hipótese de que a restrição do tráfego de veículos motorizados traz maior conforto ambiental devido à diminuição da poluição do ar e sonora.

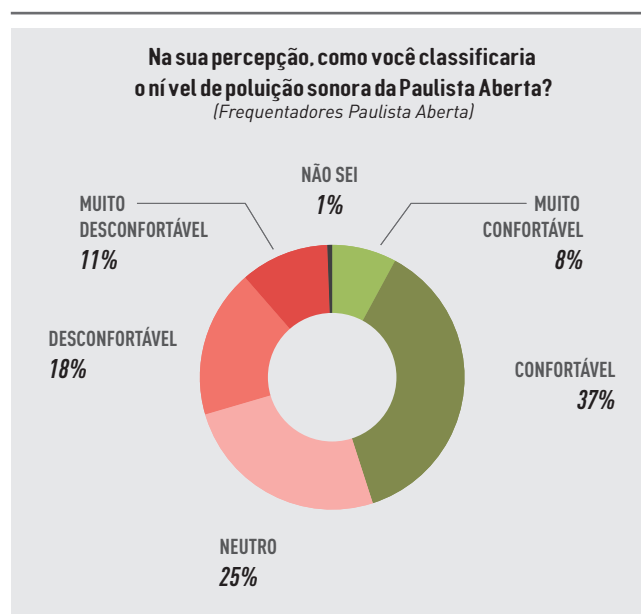
### POLUIÇÃO SONORA

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, pela maior aglomeração de pessoas e eventos musicais.

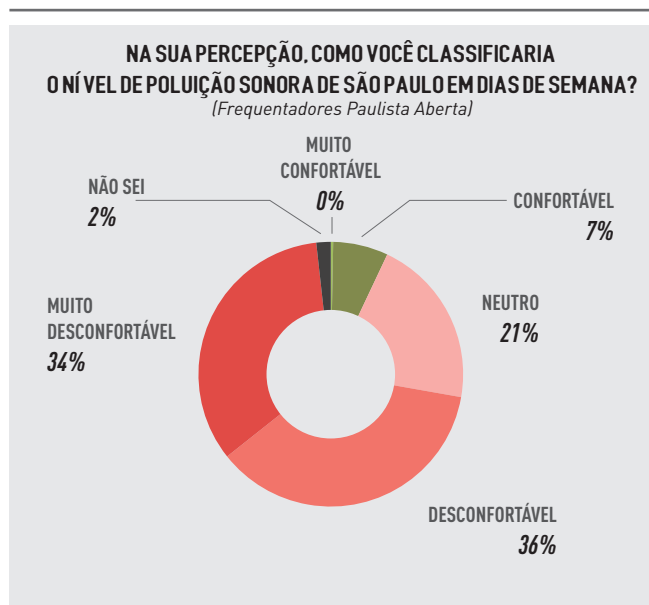
Com relação à percepção de poluição sonora na Paulista Aberta, perguntou-se o nível de conforto/desconforto declarado por cada morador, frequentador e comerciante quando estão na avenida aos domingos e feriados durante o programa. Para os moradores da região da Av. Brig. Faria Lima e da Av. Paulista, foi perguntado a eles qual era a sua percepção acerca da poluição sonora das respectivas avenidas em questão durante a semana. A título de comparação, também foi questionada a percepção de frequentadores e comerciantes de rua acerca da percepção individual do nível de conforto/desconforto na cidade de São Paulo nos dias de semana.

Entre os frequentadores, verificou-se um aumento considerável entre aqueles que se sentem “Muito confortáveis” ou “Confortáveis” com o nível de poluição sonora na Paulista Aberta em relação ao resto da cidade durante a semana. Para os domingos, na Av. Paulista, 45% dos frequentadores entrevistados responderam dessa maneira, enquanto somente 7% deles declararam se sentir “Muito confortáveis” ou “Confortáveis” nos outros dias da semana.

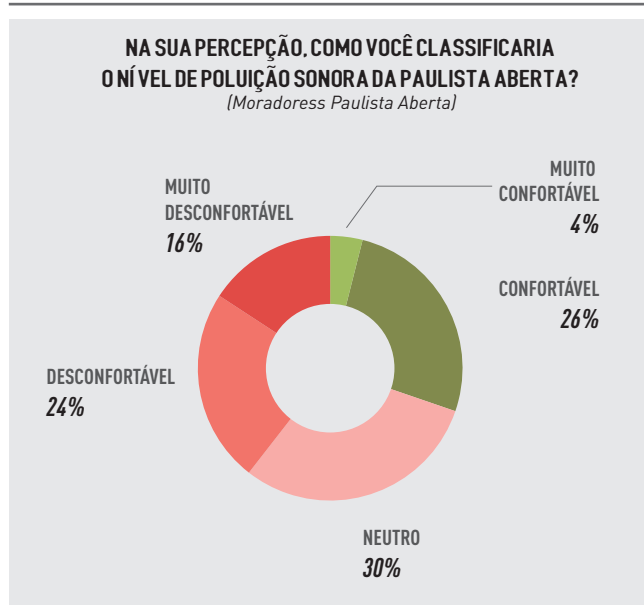
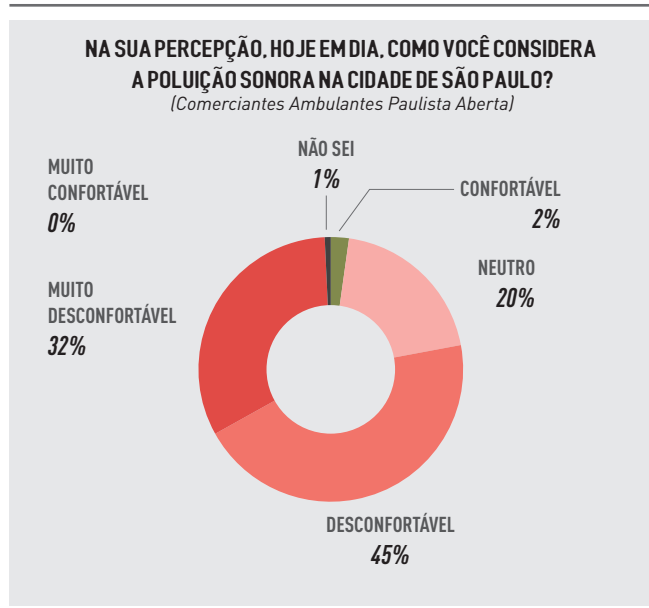
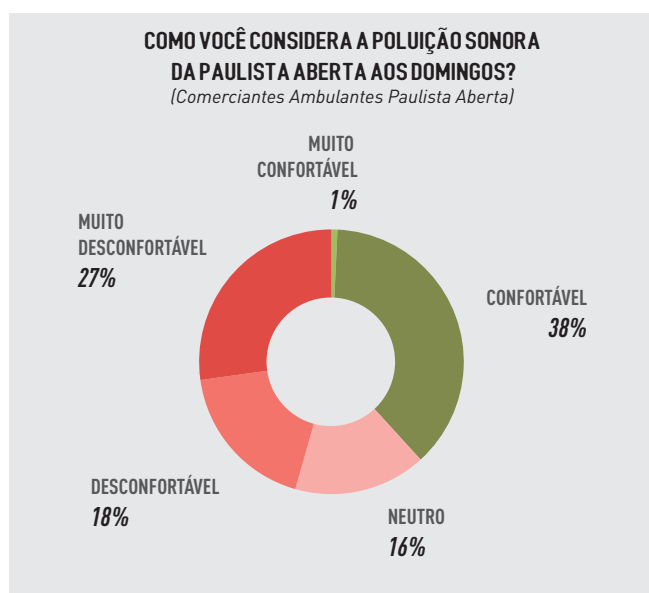
Para os comerciantes de rua, também é visível uma maior tolerância da poluição sonora durante a Paulista Aberta, sendo 39% se sentindo “Confortável” ou “Muito confortável” contra apenas 3% nos dias de semana em São Paulo. Entre aqueles que se sentem “Desconfortáveis” ou “Muito desconfortáveis”, os índices também mudam drasticamente com 45% dos que trabalham aos domingos na Av. Paulista e 77% dos que opinaram sobre o resto da cidade.

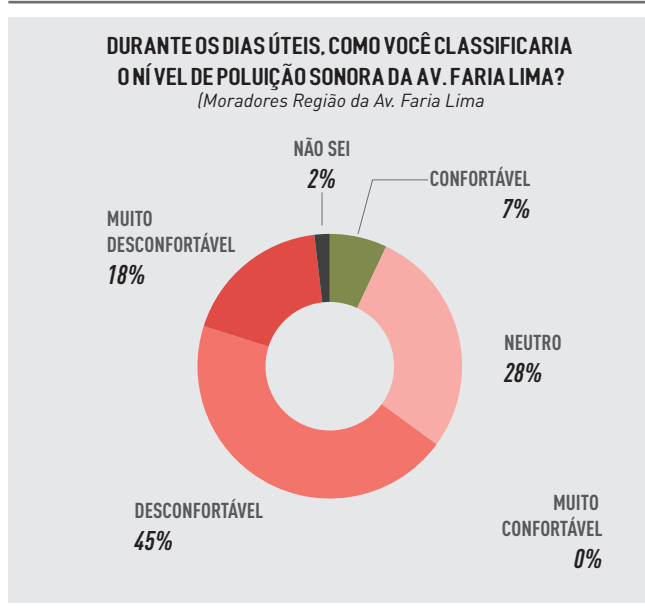
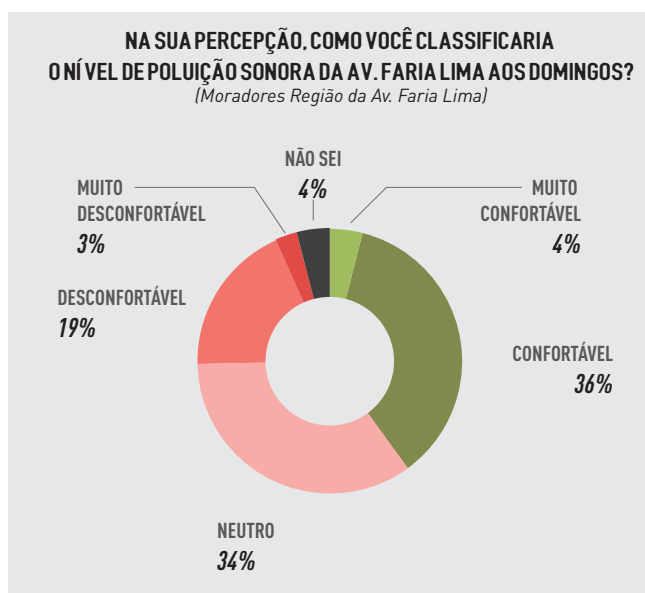
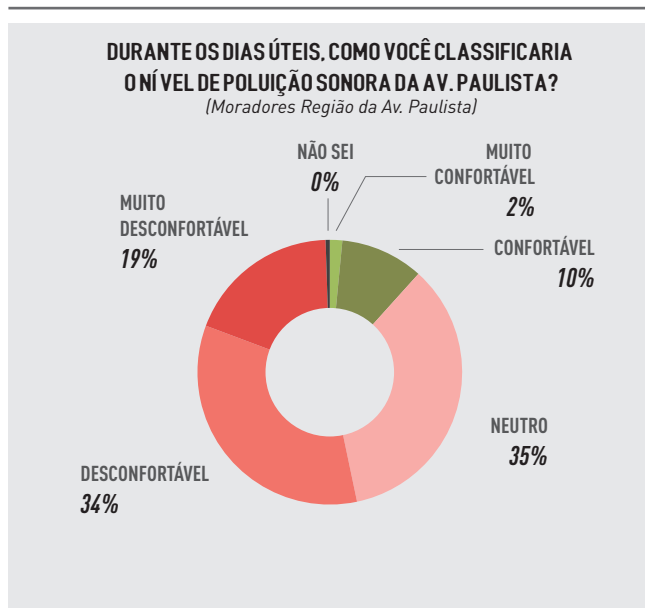






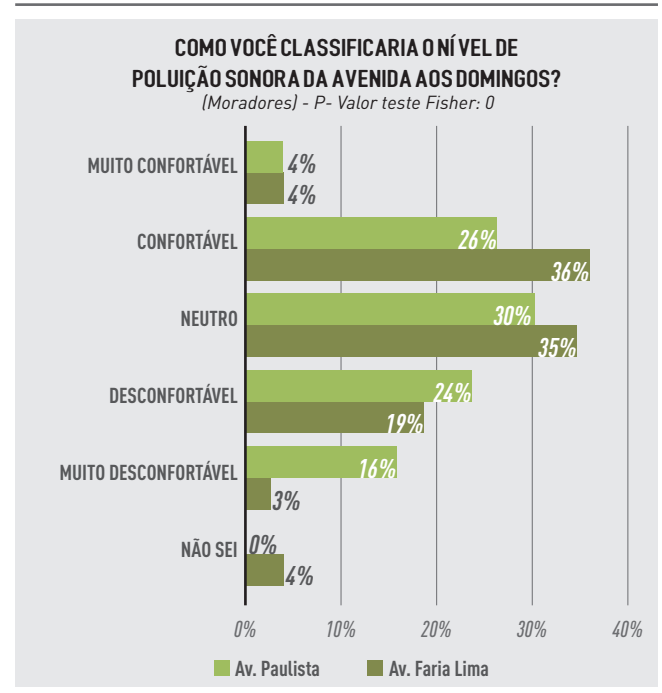
Para os moradores da área próxima à Av. Paulista, 30% se sentem “Muito confortáveis” ou “Confortáveis” no logradouro durante a Paulista Aberta, enquanto o índice é de apenas 12% com relação à percepção durante os dias de semana. Já entre os moradores da região da Av. Brig. Faria Lima, também se verificou uma maior tolerância à poluição sonora aos domingos, porém em menores proporções que os da Av. Paulista. Os entrevistados apontam que 40% se sentem “Muito confortáveis” ou “Confortáveis” ao frequentarem a avenida aos domingos, enquanto apenas 7% de pessoas se sentem “Confortáveis” nos dias





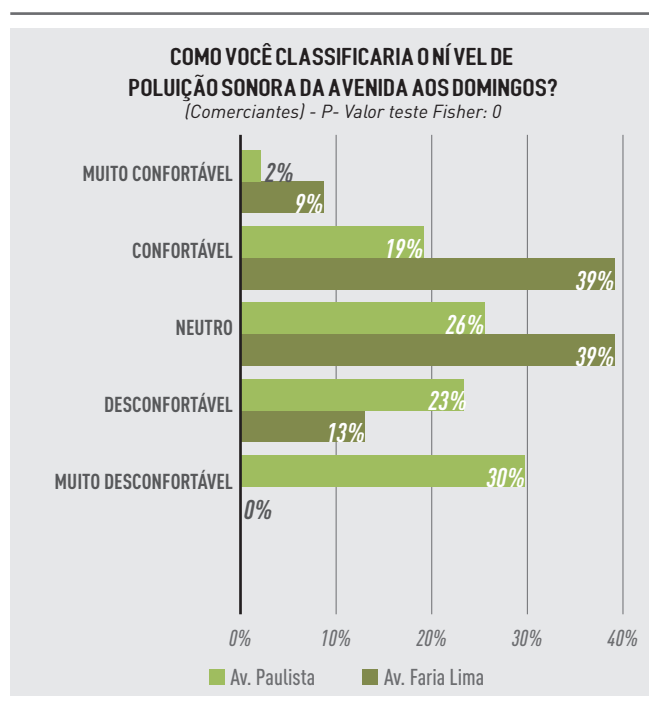
de semana.

Utilizando o método das diferenças de médias, pode-se concluir que a distribuição de respostas para essa pergunta é bastante diferente para os dois grupos – o teste de Fisher tem um p-valor menor do que 5%; portanto, há diferença entre os grupos. Esse resultado indica que o programa Paulista Aberta tem efeitos estatisticamente significativos sobre a percepção de poluição sonora. Como fica claro mediante a apresentação dos gráficos e análises, entre os moradores das duas regiões, há uma tendência maior a desconforto perto da Av. Paulista.



Com relação ao grupo de comerciantes de lojas fechadas 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%.

Em contraste, na Av. Brig. Faria Lima, 22% dos comerciantes de lojas fechadas se sentem “Desconfortáveis” ou “Muito desconfortáveis” com a poluição sonora da avenida aos domingos e 58% declararam sentir o mesmo nos dias úteis. Quando usamos a comparação de médias, o impacto fica muito claro. Os comerciantes de estabelecimentos fechados da Av. Paulista apresentam um desconforto muito maior do que na Av. Brig. Faria Lima. Essa diferença é estatisticamente relevante ao se aplicar o teste de hipótese de Fisher.



## POLUIÇÃO DO AR

Outro aspecto importante que também foi levantado foi o da poluição atmosférica devido à diminuição do tráfego de veículos na própria avenida, o que poderia ocasionar uma consequente diminuição nas emissões de gases poluentes e uma percepção na melhoria da qualidade do ar. Para as medições sobre esse tema, cabe ressaltar

## ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

Um dos moradores entrevistados reclama sobre a poluição sonora da “Paulista Aberta”: *“A questão do barulho é enlouquecedora, porque virou uma guerra sonora. (...) Uma banda toca em cima da outra. As grandes empresas botam caminhão de som numa esquina sem ver para quem..”*

Já a gerente do hotel Ibis aponta que a poluição não é uma questão problemática para o seu negócio: *“Para nós, a gente não tem nenhum problema nesse sentido [da poluição sonora]. Mesmo na época das manifestações políticas que rolavam em 2016, o fato de estarmos localizados em frente ao mergulhão e ao túnel, ficamos resguardados.”*

que não foi possível coletar informações sobre a percepção dos beneficiários em relação à poluição do ar, tampouco coletar dados primários sobre a emissão de poluentes no local. A análise feita no presente estudo usou o método de medição por controle sintético de dados secundários das estações de medição de gases da CETESB (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo).

A CETESB faz a medição de gases poluentes em diversos pontos da cidade de São Paulo pelo menos desde 2010. A estação mais próxima da Av. Paulista é a estação Cerqueira César, localizada a cerca de 1km da Praça do Ciclista. Assumindo que essa 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. Como a estação Cerqueira César representa a poluição agregada da região da Av. Paulista e existe uma série histórica que captura as tendências de flutuação das emissões, o método de controle sintético é o mais indicado para avaliar esses impactos. Utilizando as demais estações espalhadas pela cidade, construiu-se um controle sintético para Cerqueira César de modo a ser comparado à real trajetória das emissões desta estação.

Cabe aqui destacar as limitações desta abordagem. A primeira delas é que as estações de medição captam variações nas emissões apenas nas imediações próximas de onde estejam localizadas. Assim, não podemos afirmar que a estação Cerqueira

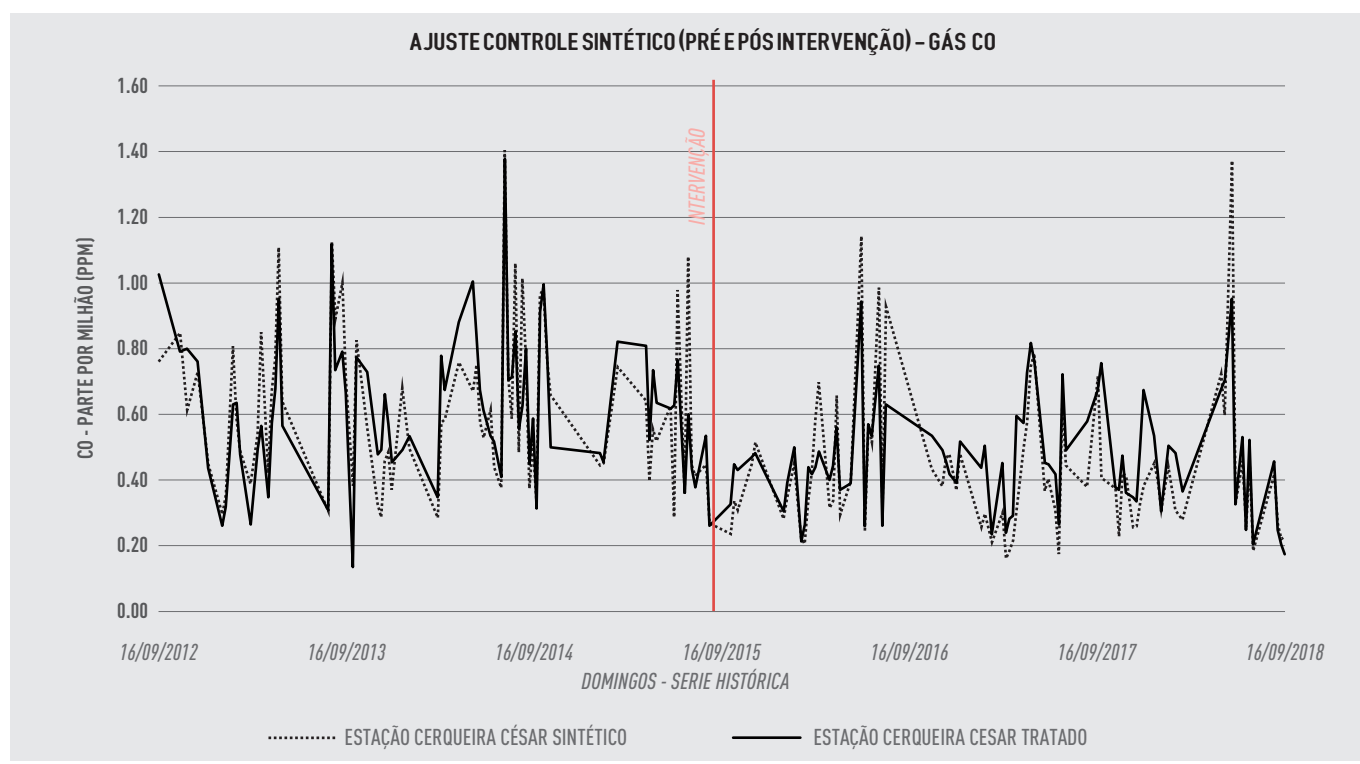
César estaria captando os gases presentes na atmosfera de toda a extensão da Av. Paulista. Além disso, a estação Cerqueira César não está localizada propriamente na Av. Paulista, e sim numa rua próxima. Outra limitação é a precisão dos equipamentos de medição dos poluentes: nem sempre os diferentes equipamentos possuem a mesma precisão, o que dificulta a comparabilidade das amostras.

Foram elaborados modelos para cada um dos seguintes gases: CO, MP<sup>10</sup>, NO, NO<sup>2</sup>, NO<sub>x</sub>. Por conta da limitação de espaço deste relatório, será apresentado o resultado correspondente apenas para CO (os resultados dos demais gases estão no apêndice). As conclusões para esses outros gases são praticamente as mesmas em relação ao CO. Para tal, foram utilizados os dados de emissões registradas aos domingos, por ser nesse dia da semana quando ocorre majoritariamente a Paulista Aberta e, portanto, o momento de mensuração de possíveis impactos.

## Resultados

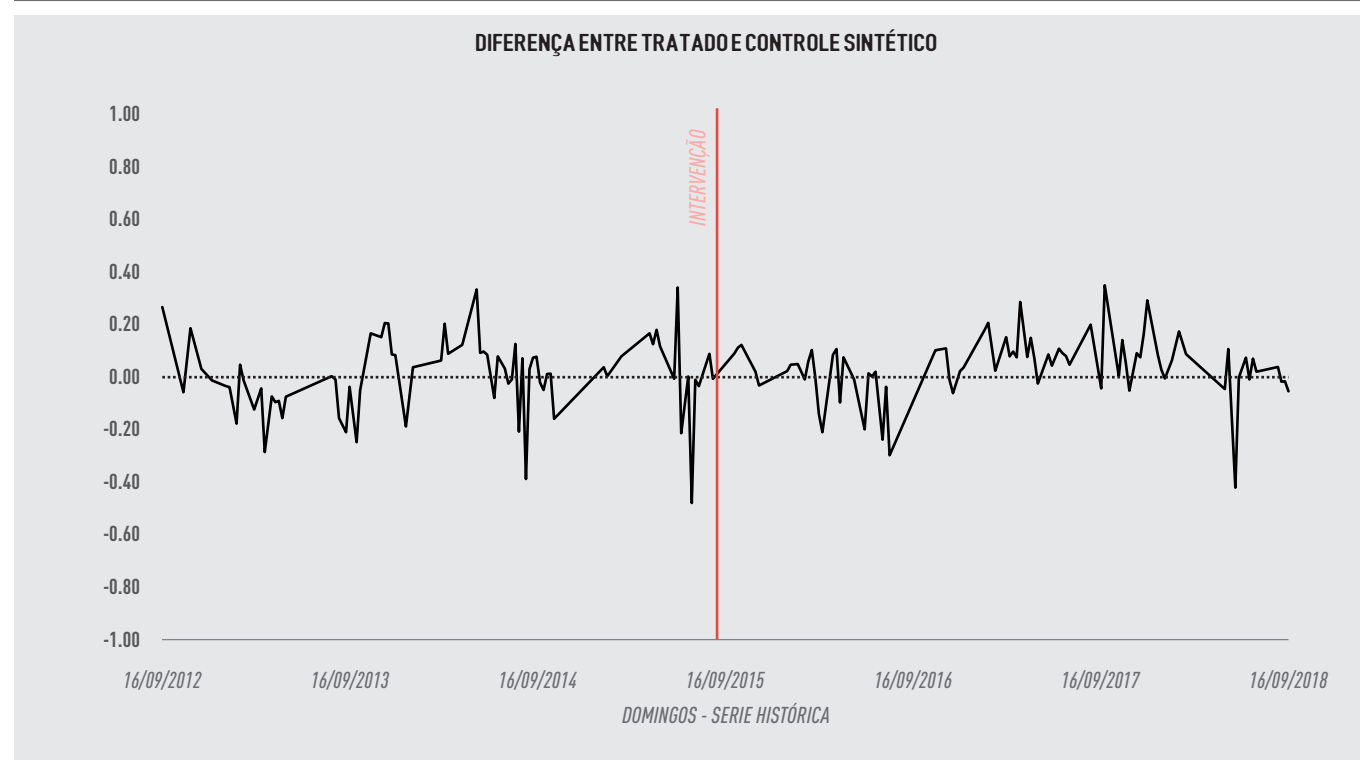
O gráfico abaixo relaciona a trajetória das emissões que, de fato, foram captadas pela estação Cerqueira César (linha cheia) e a trajetória do controle sintético (linha pontilhada), construídos a partir de uma ponderação das demais estações (*donors pool*). Ao todo, para o gás CO, foram as seguintes oito estações que compuseram o *donors pool*: Marginal Tietê-Ponte dos Remédios; Mooca; Congonhas; Grajaú-Parelheiros; Pinheiros; Parque Dom Pedro II; Ibirapuera; Santo Amaro.





Como pode ser vista no gráfico, a trajetória do controle sintético tem uma boa semelhança com a trajetória da estação Cerqueira César no período pré-intervenção. A expectativa era de que, com menos carros na Av. Paulista aos domingos, a poluição pudesse diminuir. Nesse caso, a trajetória do controle sintético deveria estar sempre,

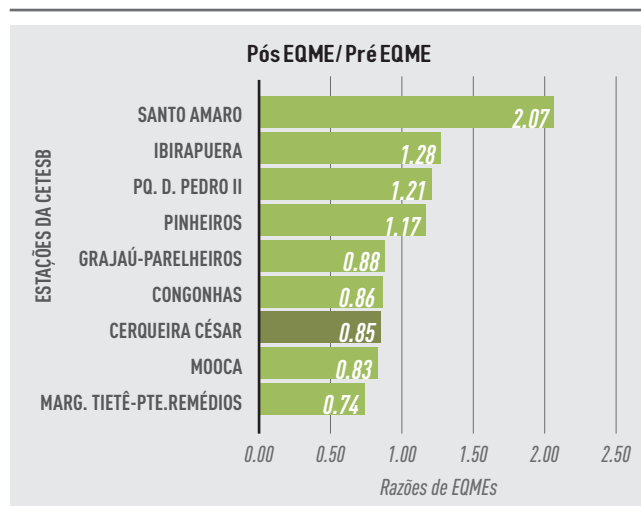
ou quase sempre, acima da trajetória da estação Cerqueira César no período pós-intervenção, pois o contrafactual (situação sem intervenção) deveria apresentar maiores emissões. No entanto, observando o gráfico, não se observa um padrão claro de que as trajetórias no pós-intervenção sejam muito diferentes. Se há algo evidente é que o ajuste



nos períodos pré e pós são muito parecidos.

O gráfico seguinte mostra a diferença entre as trajetórias. Nota-se como não há grande diferença no padrão pré e no padrão pós intervenção. O que os dois gráficos indicam é que não houve um impacto muito claro das intervenções da Paulista Aberta.

Antes de concluir que não houve realmente um impacto, cumpre-se verificar os testes de placebo. O mesmo exercício de construção de um controle sintético é repetido, substituindo-se as estações do *donors pool* no lugar do tratamento – como se cada um dos possíveis controles fosse, na verdade, o tratamento. Para cada estação, tem-se o seu próprio controle sintético. A partir disso, verifica-se o ajuste pré e pós tratamento das trajetórias utilizando-se a métrica EQME. Se o EQME for baixo (bom ajuste – trajetórias muito próximas) no período pré, porém alto no período pós, há um indicativo de que existe um impacto alto. Mas isso deve acontecer especialmente com a estação que, de fato, recebeu o tratamento: Cerqueira César. Em outras palavras, a razão EQME pós sobre EQME pré deveria ser mais alta para Cerqueira César e não para nenhum outro placebo. O gráfico abaixo mostra como isso não ocorreu.



Se houve algum impacto entre o período pré-intervenção e o pós-intervenção, esse impacto teria sido na estação Santo Amaro. Mas é sabido que lá não ocorreu nenhum programa. Portanto, com base nos dados disponíveis, não é possível afirmar que tenha ocorrido qualquer impacto (positivo ou negativo) do programa Paulista Aberta nas emissões do gás CO nas imediações da Av. Paulista. Dito de outra forma, a conclusão é de que o programa não alterou a dinâmica de emissões do local. Uma das explicações possíveis para esse resultado é a transferência do tráfego de veículos da Av. Paulista para as ruas adjacentes, cujo volume de tráfego pode ter se intensificado. Essa análise de fluxos, no entanto, não foi realizada neste estudo.

## URBANA

Nesta seção, são apresentadas análises contrafactuais e diagnósticos sobre os seguintes aspectos urbanos: ambiente construído, uso do espaço público, mobilidade urbana e segurança pública. Foram identificados elementos do desenho urbano local que impactam o deslocamento ativo e identificadas diferentes atividades que se apropriaram do espaço da avenida durante o programa. A seção também investiga possíveis efeitos da Paulista Aberta nos hábitos de uso de outros espaços públicos na cidade, nos hábitos de deslocamentos de seus beneficiários e, também, em percepções de segurança pública – uma vez que o programa traz um grande número de visitantes e atividades para o local.

### AMBIENTE CONSTRUÍDO

Durante a Paulista Aberta, o espaço viário da Av. Paulista é dedicado exclusivamente aos modos ativos de transporte. Entre esses modos, caminhar e pedalar são algumas das formas de deslocamento em que as pessoas têm uma percepção mais ampliada dos detalhes do ambiente construído.<sup>28</sup> São diversos os elementos do desenho urbano que influenciam a qualidade dos espaços públicos na escala do pedestre: desde a qualidade das calçadas à permeabilidade visual das fachadas dos lotes frontais à via.

O levantamento do ambiente construído da Av. Paulista e da Av. Brig. Faria Lima buscou coletar informações sobre alguns desses elementos, com os seguintes objetivos:

- Documentar e contextualizar o ambiente construído, em detalhes, de ambas as avenidas;
- Verificar semelhanças ou diferenças relevantes entre as avenidas.

Além disso, esses dados também almejam contribuir para que futuras pesquisas estudem possíveis relações entre casos de sucesso de intervenções semelhantes com características do desenho urbano do local.

Os pesquisadores coletaram informações através de um formulário preenchido em campo por observação local. Na Av. Paulista, o trecho avaliado compreende aquele que vai da Praça do Ciclista até a Praça Oswaldo Cruz, e na Av. Brig. Faria Lima o trecho correspondente foi aquele da Av. Pedroso de Moraes até a Av. Cidade Jardim. Foram coletados dados sobre os seguintes temas relativos ao ambiente construído<sup>29</sup>:

- Dimensões do desenho viário: extensão das quadras, largura das calçadas e do leito carroçável em metros (m);
- Uso do térreo: quantidade de estabelecimentos<sup>30</sup> no térreo e tipo de

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup>ITDP BRASIL. *Índice de Caminhabilidade: Ferramenta, Versão 2.0*. Rio de Janeiro, 2018.

<sup>30</sup> Definiu-se estabelecimentos por qualquer edificação ou loja que tivesse parte de sua fachada térreo de frente para a via avaliada.

uso específico;

- Fachadas ativas: permeabilidade física e visual;
- Iluminação e sombreamento: quantidade de postes de iluminação artificial, árvores e estimativa de extensão de elementos de sombra nas fachadas (marquise, toldo, etc);
- Infraestrutura cicloviária: quantidade de paraciclos e estações fixas de bicicletas compartilhadas.
- Acessibilidade nos cruzamentos: existência de rampas, piso tátil, alerta sonoro, faixa de pedestres e semáforos.



Av. Paulista



Av. Brig. Faria Lima.

### Dimensões do desenho viário:

O trecho levantado da Av. Paulista tem aproximadamente 2.500m de extensão com 32 quadras ao total, 16 em cada lado da

via. A extensão das quadras varia de 100 a 280m, com uma média de 150m de extensão em ambos os lados. As calçadas são padronizadas, contando em média com 10m de largura e 11m de leito carroçável em cada sentido.

Na Av. Brig. Faria Lima, o trecho possui em torno de 2.600m com 40 quadras, 18 do lado sul e 22 do lado ímpar. Nessa avenida, existe uma grande variação na extensão das quadras, que variam de 50 a 430m. No lado par, há uma média de 140m de extensão de quadra, enquanto no lado ímpar de 100m. Assim como a extensão das quadras, as dimensões das calçadas variam bastante, de 3 até 15m, com uma média de 6m de largura, e leito carroçável em torno de 13m de largura.

### Uso do terreno:

Os pesquisadores identificaram 268 estabelecimentos no térreo da Av. Paulista e 317 na Av. Brig. Faria Lima. As tabelas abaixo indicam, em ordem decrescente, a quantidade de estabelecimentos em cada categoria específica. Nota-se que os quatro primeiros usos mais recorrentes para ambas as avenidas são os mesmos – serviços, empresarial, alimentação, lojas –, o que evidencia um padrão de uso misto similar nas avenidas de tratamento e de controle. A Av. Paulista se destaca por um maior número de estabelecimentos culturais, institucionais e lojas/galerias em comparação à Av. Brig. Faria Lima. Na via de controle, destaca-se o grande número de estabelecimentos vazios: 20 contra nenhum na Av. Paulista, e 23 estabelecimentos onde não foi possível



identificar o uso por observação local, contra 6 na Av. Paulista. Em relação ao uso residencial, foi encontrado um número próximo de casas ou portarias: 12 na Av. Paulista e 8 na Av. Brig. Faria Lima.

Uso específico dos estabelecimentos térreos	Av. Paulista
Empresarial (escritórios, salas comerciais, empresas, etc.)	66
Serviços (banco, salão de beleza, academia, ...)	45
Lojas (artigos em geral)	44
Alimentação (Bar, restaurante, padaria, lanchonete)	30
Shoppings ou galerias	16
Residencial (casas ou portarias)	12
Cultural (centros de cultura, teatro, cinema, etc.)	9
Institucional	9
Educacional	7
Em obras	7
Estacionamentos	6
Mercado	5
Praça e espaços verdes	5
Hotel	3
Indefinidos	3
Religioso	1
<b>TOTAL</b>	<b>268</b>

Uso específico dos estabelecimentos térreos	Av. Brig. Faria Lima
Serviços (banco, salão de beleza, academia, ...)	55
Alimentação (Bar, restaurante, padaria, lanchonete)	55
Empresarial (escritórios, salas comerciais, etc.)	52
Lojas (artigos em geral)	48
Indefinidos	23
Vazios	20
Mercado	16
Residencial (casas ou portarias)	8
Educacional	6
Estacionamentos	6
Casa noturna	6
Praça e espaços verdes	5
Shoppings ou galerias	5
Institucional	3
Em obras	3
Posto de Combustível	3
Religioso	1
Esportivo	1
Cultura (centros de cultura, teatro, cinema, etc.)	1
<b>TOTAL</b>	<b>317</b>

**Fachadas ativas:**

Ambas as ruas possuem uma grande permeabilidade física. Na Av. Paulista, há uma média de 9 entradas e acessos de pedestres por quadra, enquanto na Av. Brig. Faria Lima a média é de 6 por quadra. Em relação à permeabilidade visual, as avenidas apresentam cenários diferentes: na Av. Paulista chega a 91% o percentual de estabelecimentos identificados com permeabilidade visual, enquanto na Av. Brig. Faria Lima esse percentual é de somente 49,5%.

**Iluminação e sombreamento:**

A iluminação noturna da Av. Paulista e da Av. Brig. Faria Lima é feita prioritariamente através de postes de luz instalados no canteiro central. Na Av. Paulista, foi identificado, em média, 1 poste a cada 57m. Só foram identificados postes nas calçadas laterais na quadra que compreende o Parque Trianon. Na Av. Brig. Faria Lima, a média foi de 1 poste a cada 16m no canteiro central e, também, de 1 poste a cada 30m nas calçadas laterais. É importante destacar que os postes possuem capacidades distintas de iluminação; por isso, muitas das vezes possuem um espaçamento variável entre eles.

Com relação ao sombreamento, os pesquisadores contaram o número de árvores por quadra e estimaram a extensão de fachadas de estabelecimentos com elementos de sombra, como marquises e toldos. Na Av. Paulista, o lado par possui 107 árvores, 8 por quadra em média, com cerca

de um terço (33%) das calçadas contando com elementos de sombra. No lado par, esse percentual cai um pouco para 29%, com uma média de 7 árvores por quadra e 103 árvores ao todo. Na Av. Brig. Faria Lima, o lado par da calçada possui 103 árvores, uma média de 6 por quadra, com 12% da extensão total das calçadas com elementos de sombra. Na calçada ímpar, são 143 árvores, 7 por quadra em média, com 28% amparados por elementos de sombra. Nota-se que as proporções são semelhantes, embora a Av. Paulista seja ligeiramente mais sombreada do que a Av. Brig. Faria Lima.

**Infraestrutura cicloviária:**

Foi realizada contagem do número de paraciclos nas duas avenidas, assim como da quantidade de estações de bicicleta compartilhadas e número de vagas destas. Cabe ressaltar que, na Av. Paulista, as estações de bicicleta compartilhadas não estão dispostas na própria avenida, e sim nas transversais – por isso, essa contagem foi “zerada” para esse caso. Na Av. Brig. Faria Lima, foram identificadas 9 estações de bicicletas compartilhadas com 179 vagas ao todo. Na Av. Paulista, foram contados 83 paraciclos, contra 33 na Av. Brig. Faria Lima.

**Acessibilidade nos cruzamentos:**

Foram definidos como cruzamentos as travessias em interseções da malha viária local, isto é, em esquinas das avenidas, e, também, travessias localizadas em meio de quadra. Na Av. Paulista, foram identificadas 43 travessias em esquinas e 20 no meio de quadras. Na Av. Brig. Faria

Lima, foram contadas 48 nas esquinas e 35 no meio de quadras. Na Av. Paulista, todas as travessias possuem rampas instaladas e piso tátil, assim como na Av. Brig. Faria Lima. Somente em duas travessias da Av. Brig. Faria Lima não foram identificadas faixas de pedestres. Em relação à sinalização da Av. Paulista, todas as travessias de meio de quadra possuem sinalização e em apenas quatro travessias de esquina não foram identificados semáforos. Já na Av. Brig. Faria Lima, todas as travessias de esquina possuem semáforos, embora somente em quatro delas em meio de quadra houve identificação deste elemento.

## ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

Durante as entrevistas em profundidade, foi possível notar que existe a movimentação de alguns atores locais para investir em melhorias no ambiente construído no local. O fundador da Eureka Coworking falou sobre seu projeto de revitalização na Praça do Ciclista: *“Quase que uma obrigação nossa de pegar esse pequeno pedaço da avenida para a gente começar a cuidar. Acredito que todos poderiam fazer isso. Não somente nós aqui do Eureka, mas todas as empresas poderiam se unir para fazer isso.”* Além da Eureka, a gerente do SESC Paulista também indicou que a instituição possui um projeto junto ao Itaú Cultural e à Prefeitura de São Paulo para promoção da melhoria do desenho urbano de uma via próxima à Av. Paulista

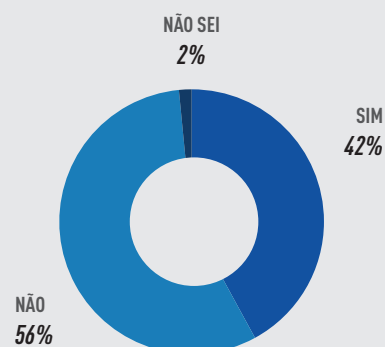
## USO DO ESPAÇO PÚBLICO

O estudo buscou identificar e caracterizar a apropriação do espaço público na Paulista Aberta pelos seus visitantes através de contagens de ocupação viária, tanto de pedestres quanto de ciclistas, e do levantamento de atividades realizadas ao ar livre na via. Além disso, os questionários aplicados investigaram a influência do programa no uso de espaços públicos em geral na cidade de São Paulo. É importante apontar que o tema do uso do espaço público também aparece transversalmente em outras seções deste relatório, quando se abordam os hábitos e as atividades de quem circula pela Av. Paulista e pela Av. Brig. Faria Lima.

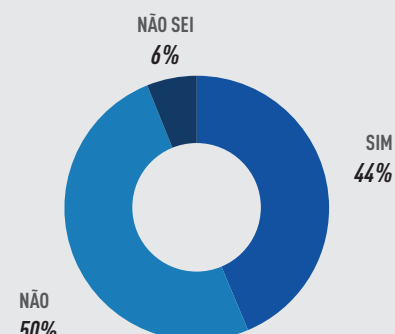
### Questionário para frequentadores e moradores

Em relação aos frequentadores da Paulista Aberta, a maior parte (73%) declarou que o programa os influenciou a realizar mais atividades em espaços públicos, como ruas e praças, em outros momentos do dia a dia deles. No grupo de moradores, em ambas as regiões, o programa teve o mesmo efeito para um pouco menos da metade (42% e 44% respectivamente), que confirmou a influência no aumento de uso de espaço público.

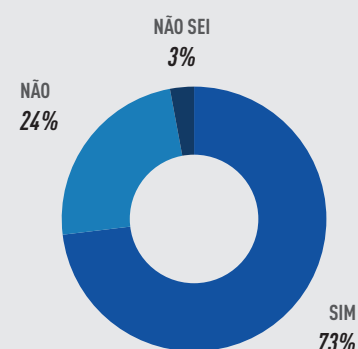
NA SUA PERCEPÇÃO, A PAULISTA ABERTA INFLUENCIOU VOCÊ A REALIZAR MAIS ATIVIDADES EM ESPAÇOS PÚBLICOS, COMO RUAS, PRAÇAS, VIELAS, EM OUTROS MOMENTOS DE SEU DIA A DIA?  
(Moradores região da Av. Paulista)



NA SUA PERCEPÇÃO, 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)



NA SUA PERCEPÇÃO, 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)



## Filmagens de drone para contagens

Inicialmente se planejou realizar uma filmagem em movimento ao longo de toda a Av. Paulista e toda Av. Brig. Faria Lima para observar a ocupação dos diferentes espaços das vias públicas. Porém, desde o princípio foi percebida a limitação para uma filmagem contínua na Av. Brig. Faria Lima por conta do grande número de árvores em diversos pontos da calçada e do canteiro central, que dificultam o voo do equipamento. Portanto, como era importante utilizar um mesmo método em ambas as ruas, optou-se por fazer contagens estáticas com duração de 5 minutos em quatro pontos distintos em cada uma das avenidas de controle e tratamento. É importante mencionar que o dia da filmagem estava nublado, com chuvas esporádicas, o que afastou um grande número de pessoas que normalmente caminha nas ruas e frequenta a Paulista Aberta, visto que parte das atividades ao ar livre ficaram comprometidas ou foram canceladas.

As contagens somaram o número de pessoas que passaram pelos quadrantes das filmagens de drone durante o intervalo de tempo da filmagem.

Abaixo, foram listados os pontos de contagem e o número de pessoas identificadas em cada um dos quatro pontos das duas avenidas no intervalo de 5 minutos:

**Dia: 25/11/2018**

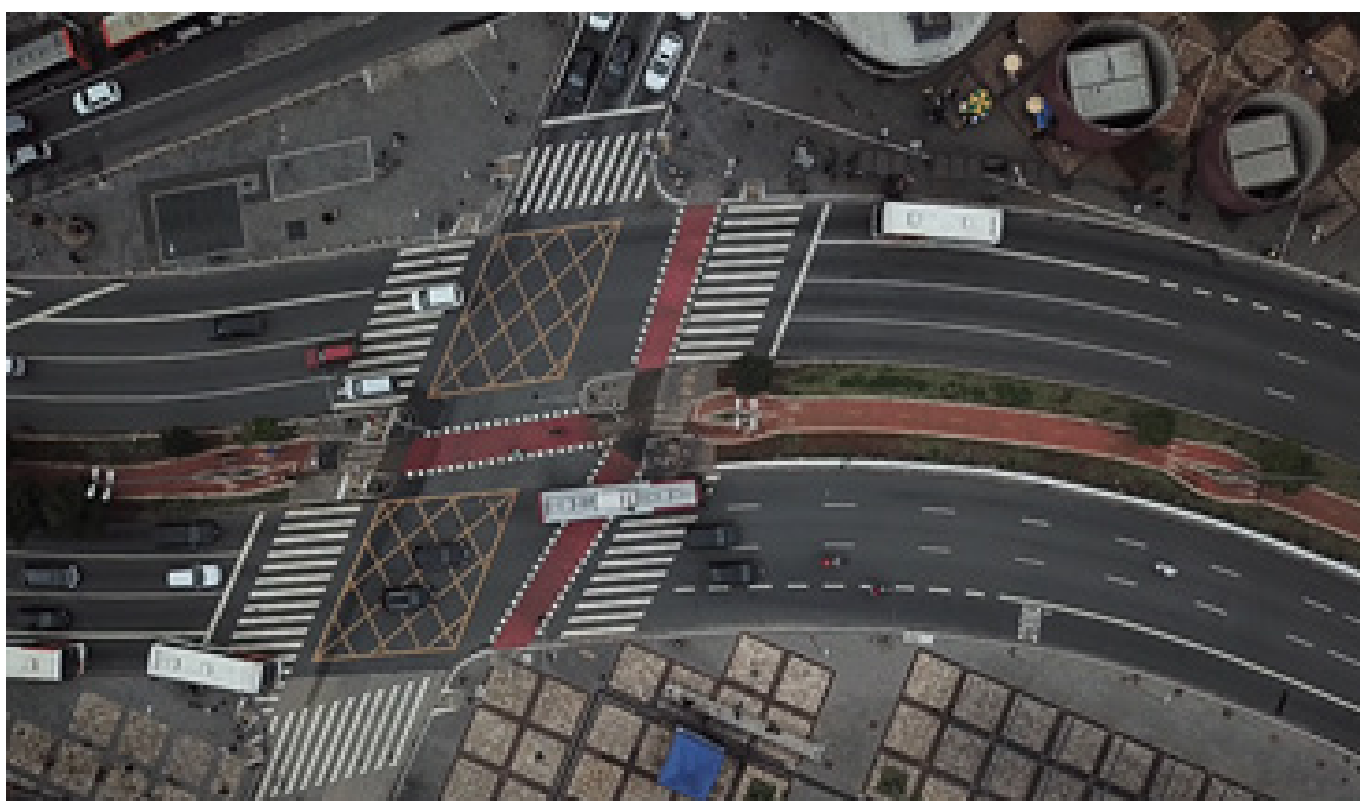
### **Av. Paulista:**

- **1. Alameda Joaquim Eugênio de Lima**  
Pedestres: 826  
Ciclistas: 73  
Horário: 13h58.
- **2. Museu de Arte de São Paulo - MASP**  
Pedestres: 986  
Ciclistas: 72  
Horário: 14h16
- **3. Rua Augusta e Conjunto Nacional**  
Pedestres: 1033  
Ciclistas: 78  
Horário: 14h50 (após chuva forte).
- **4. Alameda Ministro Rocha Azevedo – Parque Mario Covas.**  
Pedestres: 975  
Ciclistas: 66  
Horário: 15h08.

### **Av. Brig. Faria Lima**

- **1. Cidade Jardim**  
Pedestres: 29  
Ciclistas: 36  
Horário: 15h34.
- **2. Av. Rebouças**  
Pedestres: 76  
Ciclistas: 34  
Horário: 15h58.
- **3. Largo da Batata**  
Pedestres: 233  
Ciclistas: 49  
Horário: 16h13 (estava acontecendo um festival no local).
- **4. Av. Pedroso de Morais**  
Pedestres: 5  
Ciclistas: 25  
Horário: 16h31.





Largo da Batata, na Av. Brig. Faria Lima.



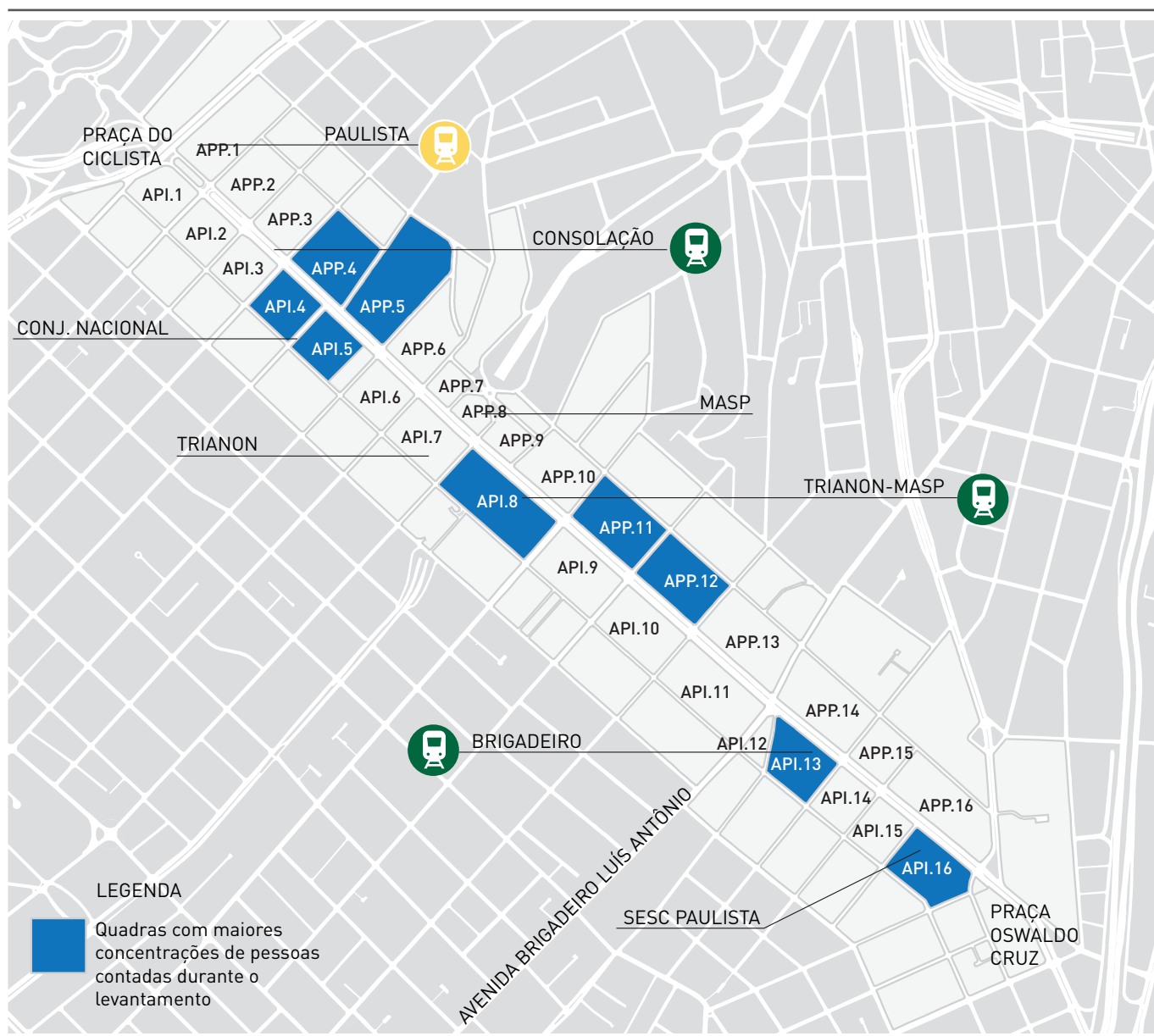
Cruzamento da Alameda Ministro Rocha Azevedo com a Av. Paulista.

### Levantamento e contagem de apropriação de espaço público na Paulista Aberta

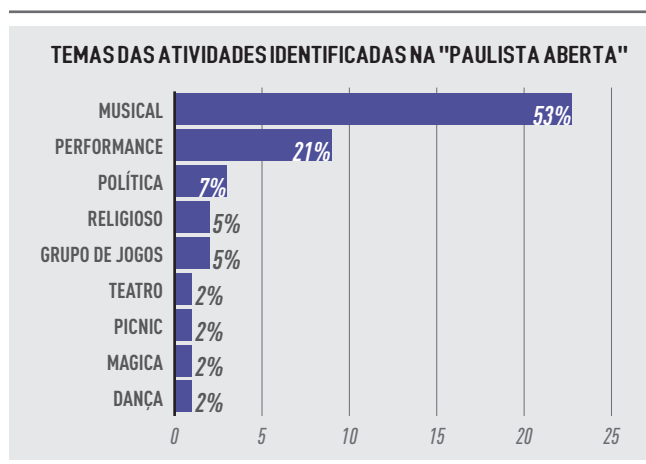
O levantamento sobre a apropriação do espaço público da Paulista Aberta foi feito no dia 13 de outubro de 2018, a partir das 13 horas. Os pesquisadores levantaram todas as atividades que estavam ocorrendo no momento de uma extremidade a outra da Paulista Aberta. Além das atividades, também foi levantado o número de pessoas que estavam sentadas em locais

improvisados. Ambos os levantamentos, de atividades e de pessoas sentadas, foram geolocalizados por quadra com a intenção de verificar diferentes padrões de ocupação na Paulista Aberta. A imagem abaixo indica o código das quadras utilizadas no levantamento.

Foram contadas, ao todo, 43 atividades em andamento no momento do levantamento na Paulista Aberta, sendo apenas uma atividade considerada particular – um piquenique



para um grupo fechado. As demais 42 atividades eram abertas ao público da rua. Quanto ao tema das atividades, 23 (54%) eram relacionadas a música, 9 (21%) eram performances e o restante, entre 1 e 3 atividades contadas, relacionado a temas diversos. A tabela abaixo mostra a apuração dos temas identificados.



O levantamento também identificou a existência de logomarcas de empresas, conjuntos ou coletivos nestas atividades que fossem visíveis para o público que estivesse no local. O resultados ficaram bem próximos, com 23 eventos com logomarcas visíveis enquanto em 20 deles não foi identificada nenhuma logomarca.

Quanto ao número de pessoas participando das atividades contadas, estas foram divididas entre quantidade de pessoas envolvidas na organização, definidas pelas pessoas participando nas performances ou visivelmente colaborando com a organização da atividade, e quantidade de espectadores, definidos pelas pessoas paradas assistindo naquele momento. No total, foram contadas 297 pessoas envolvidas na organização das

43 atividades e 2.379 espectadores durante o levantamento.

A quadra da FIESP (API.8) ganha destaque com cerca de 480 espectadores nas 4 atividades identificadas somente nesse recorte. Entre as estações de metrô Trianon/Masp e Brigadeiro foram contados em torno de 890 pessoas. As primeiras quadras próximas à Praça do Ciclista e as quadras que ficam após o cruzamento com a Av. Brigadeiro Luis Antônio - com exceção a quadra do SESC Paulista - foram espaços com uma menor movimentação durante o levantamento.



Quadra ímpar	Nº atividades	Nº de envolvidos	Nº espectadores	Quadra par	Nº atividades	Nº de envolvidos	Nº espectadores
API.1	0	0	0	APP.1	0	0	0
API.2	0	0	0	APP.2	0	0	0
API.3	1	16	5	APP.3	0	0	0
<b>API.4</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>146</b>	<b>APP.4</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>95</b>
<b>API.5</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>102</b>	<b>APP.5</b>	<b>2</b>	<b>26</b>	<b>122</b>
API.6	0	0	0	APP.6	2	1	16
API.7	1	1	5	APP.7	2	1	17
<b>API.8</b>	<b>4</b>	<b>85</b>	<b>481</b>	<b>APP.8</b>	<b>2</b>	<b>45</b>	<b>193</b>
API.9	2	5	15	APP.9	0	0	0
API.10	2	3	21	APP.10	1	16	5
API.11	1	3	31	<b>APP.11</b>	<b>4</b>	<b>27</b>	<b>347</b>
API.12	0	0	0	<b>APP.12</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>251</b>
<b>API.13</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>267</b>	APP.13	0	0	0
API.14	1	1	0	APP.14	3	1	44
API.15	0	0	0	APP.15	1	1	0
<b>API.16</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>216</b>	APP.16	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>146</b>	<b>1289</b>	<b>-</b>	<b>22</b>	<b>141</b>	<b>1090</b>

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.

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 (API.16), foram instalados bancos ao longo dos canteiros da calçada, também bastante utilizados.

A tabela abaixo mostra as variações em cada quadra onde foi possível identificar que, em muitos casos, as quadras com maior movimentação de atividades e espectadores coincidem com as quadras com um alto número de pessoas sentadas de maneira improvisada. Neste sentido, é possível afirmar que grande parte dessas pessoas assistia à alguma atividade naquele momento. Também é importante ressaltar que a contagem dos espectadores e das pessoas sentadas de modo improvisado é passível de sobreposição em alguns casos, pois uma mesma pessoa pode ter sido contada em ambos os casos.

Quadra ímpar	Nº pessoas sentadas em locais improvisados	Quadra par	Nº pessoas sentadas em locais improvisados
API.1	3	APP.1	2
API.2	4	APP.2	0
API.3	3	APP.3	0
API.4	28	APP.4	27
API.5	16	APP.5	2
API.6	9	APP.6	4
API.7	21	APP.7	12
API.8	30	APP.8	27
API.9	10	APP.9	6
API.10	16	APP.10	8
API.11	19	APP.11	28
API.12	0	APP.12	50
API.13	32	APP.13	14
API.14	6	APP.14	7
API.15	3	APP.15	2
API.16	5	APP.16	34
<b>TOTAL</b>	<b>205</b>		<b>223</b>



Ao cruzar os dados das quatro contagens – pessoas sentadas, atividades, envolvidos e espectadores –, nota-se que as maiores concentrações foram encontradas próximas ao Conjunto Nacional (APP.4/5 e API.4/5), MASP (APP.8), FIESP (API.8), entre as estações Trianon/Masp e Brigadeiro do metrô (APP.11/12 e API.13) e ao redor do SESC Paulista (API.16).

Durante as análises, foram buscadas possíveis relações entre os frequentadores que possuíssem hábitos de praticar exercícios na Paulista Aberta e o uso do espaço público, partindo da hipótese de que pessoas mais ativas fisicamente são mais propensas a frequentarem outras ruas de lazer e, portanto, a utilizarem outros espaços públicos. No entanto, não foi encontrada nenhuma relação estatisticamente relevante entre os grupos de frequentadores ativos e não ativos nesse sentido.

## ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

A maior parte das instituições e empresas abordadas aproveita a disponibilidade de espaço público da Paulista Aberta e o aumento da circulação de pessoas no local para realização de suas atividades.

A gerente do hotel Ibis indica que usa o espaço da Paulista Aberta para atividades do hotel: *“A gente tem duas atividades diferentes todos os domingos. Aqui é um ponto de partida do passeio da Bike Tour. O passeio da região da Paulista sai daqui do Ibis Paulista. Uma vez por mês, a gente faz um evento de adoção de animais aos domingos. O motivo de fazer o evento de adoção é justamente pelo fato de a Paulista estar fechada para carros e ter maior circulação de pessoas.”* Ela também criticou a falta de regulamentação das atividades do programa e fiscalização em relação à limpeza e à segurança pública: *“Acho que o poder público tem que tomar atenção com a limpeza. Parte da limpeza pública, policiamento. Acho que deveria ser regulado para ter banda e essas coisas de um horário até tal horário. (...) Às vezes acabam um atrapalhando o outro. E as pessoas acabam não aproveitando tanto assim.”*

A gerente do SESC Paulista também aponta que a instituição transborda seus limites para a Paulista Aberta, aproveitando a disponibilidade do espaço público: *“Nos domingos e*

## ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

*feriados, a gente sempre faz coisas na calçada, ocupa às vezes partes da rua também, mas principalmente as calçadas, porque a rua está [aberta] para o público. Então a gente procura fazer uma ocupação das calçadas. Tentamos trazer shows ou outras atividades que sejam no térreo de modo que a gente não precise fechar, que possa ficar tudo aberto. Isso para ter uma continuidade da rua para dentro da unidade.”*

O fundador da Eureka Coworking fala sobre a relação de sua empresa com a cidade e seu desenho urbano:

*“A Paulista Aberta é esse momento que a gente tem de ‘vamos passear pela Paulista, vamos sentir a cidade, conhecer a cidade?’ (...) Quisemos trazer aqui para dentro do Eureka a cidade que está lá fora. A gente construiu um calçadão que lembra a cidade de São Paulo com o tradicional piso, mosaico e a ciclovia.”*

Uma das entrevistas realizadas com moradores da região da Av. Paulista mostra sua insatisfação com o alto grau de apropriação do espaço público para eventos recreativos: “[A Paulista Aberta] tomou proporções que o espaço não consegue absorver. Então, eu acho que fugiu total do controle. Esse espaço precisa se reinventar e as pessoas precisam se conscientizar de que é um espaço público. E não só um lugar para fazer festa.”

A gerente do Centro Cultural FIESP fala sobre as consequências das atividades que a instituição promove no espaço público para a circulação na avenida: “A gente já trouxe grandes nomes e já vimos que não é tão interessante em termos de logística para nós e para os moradores da região. Por quê? Porque são artistas com nome muito forte, trazem um público muito grande e aí a distribuição desse público fica um pouco complicada. [Os espectadores] tomaram ciclofaixa, laterais, tomaram tudo.”

O gerente da Decathlon também fala sobre seu cuidado com apropriações da via para publicidade da marca:

*“Para podermos divulgar a marca [em um evento na Paulista Aberta], por exemplo, é muito difícil. A gente consegue fazer algumas ações pontuais sem ligar à marca. As pessoas podem testar os nossos produtos, mas não posso expor a minha marca aqui na Paulista. Tem a lei da Cidade Limpa.”*

## MOBILIDADE URBANA

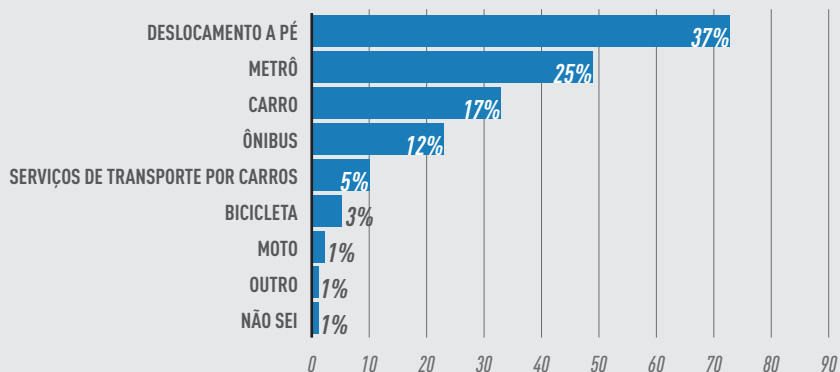
Dentro do tema de mobilidade urbana, os moradores tanto do grupo de tratamento – região da Av. Paulista – quanto do grupo de controle – região da Av. Brig. Faria Lima – foram questionados sobre seus hábitos de transporte durante a semana, atuais e anteriores à implementação da Paulista Aberta, e também aos domingos. É importante indicar que os pesquisadores foram instruídos a deixarem claro para os entrevistados de que a pergunta sobre o transporte utilizado com maior frequência se referia ao modo que eles usavam mais vezes durante a semana.

Algumas mudanças de padrão de deslocamento ao longo desse período foram notadas em ambos os grupos entrevistados. O transporte por carro teve sua representatividade diminuída, em torno de 10% do total dos modos utilizados pelos moradores de ambas as regiões com maior frequência, e o deslocamento a pé aumentou seu índice, em torno de 10% também.

Quanto ao transporte público, os hábitos se mantiveram semelhantes no caso dos moradores da região da Av. Paulista. No caso da Av. Brig. Faria Lima, o metrô teve um pequeno aumento (cerca de 2% de

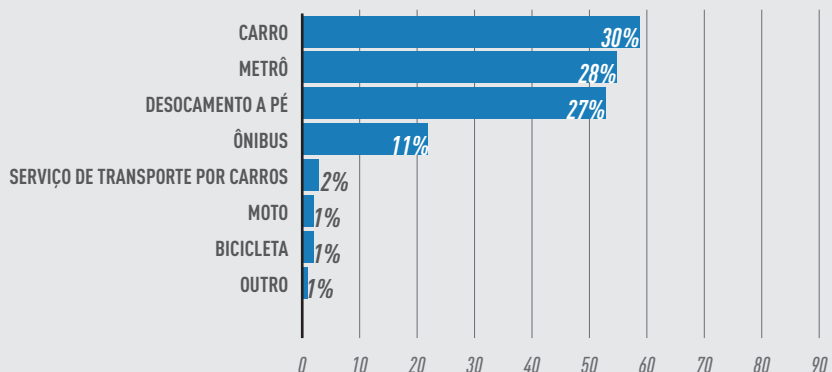
**NO SEU DIA A DIA, QUAL MEIO DE TRANSPORTE VOCÊ USA COM MAIOR FREQUÊNCIA DURANTE A SEMANA?**

*(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)*



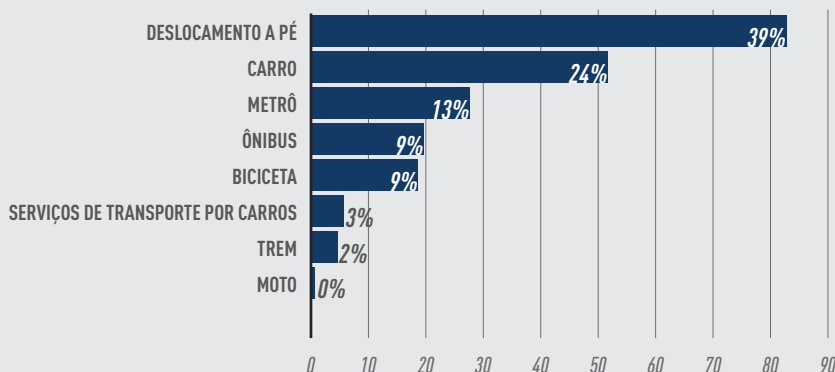
sua representatividade total] enquanto o ônibus caiu cerca de 7%. A bicicleta teve sua participação aumentada no grupo controle, passando de 3% do total antes de outubro de 2015 para 9% em outubro de 2018.

Em acordo com as mudanças de padrão observadas nos hábitos de deslocamento durante o dia a dia, também aos domingos foi percebida uma redução considerável no índice de moradores da região da Av. Paulista se deslocando por carro (de 43% do total dos deslocamentos para 21%), e um aumento do transporte a pé, antes representando 29% e, em outubro de 2018, chegando à metade, 53%. Em relação ao transporte público

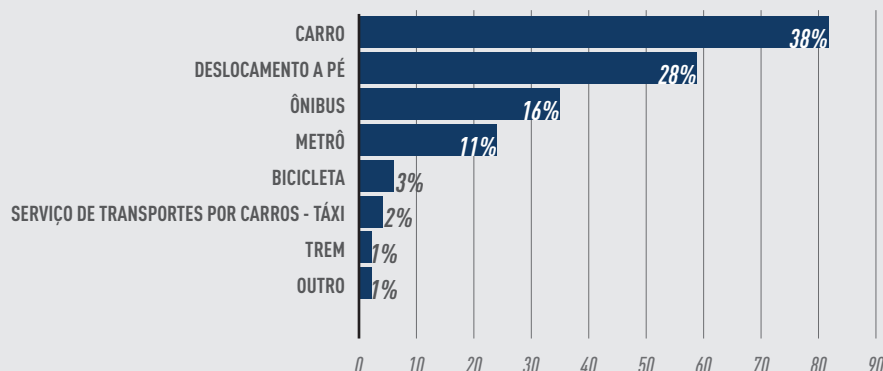
coletivo, embora o metrô tenha mantido a mesma representatividade, o ônibus diminuiu de 9% para 3%. O deslocamento por bicicleta e o serviço de transporte por carros tiveram um pequeno aumento.

Com relação aos moradores da região da Av. Brig. Faria Lima, a mesma tendência foi encontrada com relação ao transporte por carros no domingo, cujo índice diminuiu de 44% para 34%. No entanto, os índices para os deslocamentos a pé se mantiveram praticamente os mesmos, com 29% antes e 30% depois. O transporte público coletivo não apresentou diferenças relevantes. O deslocamento por bicicleta e o serviço de

**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)

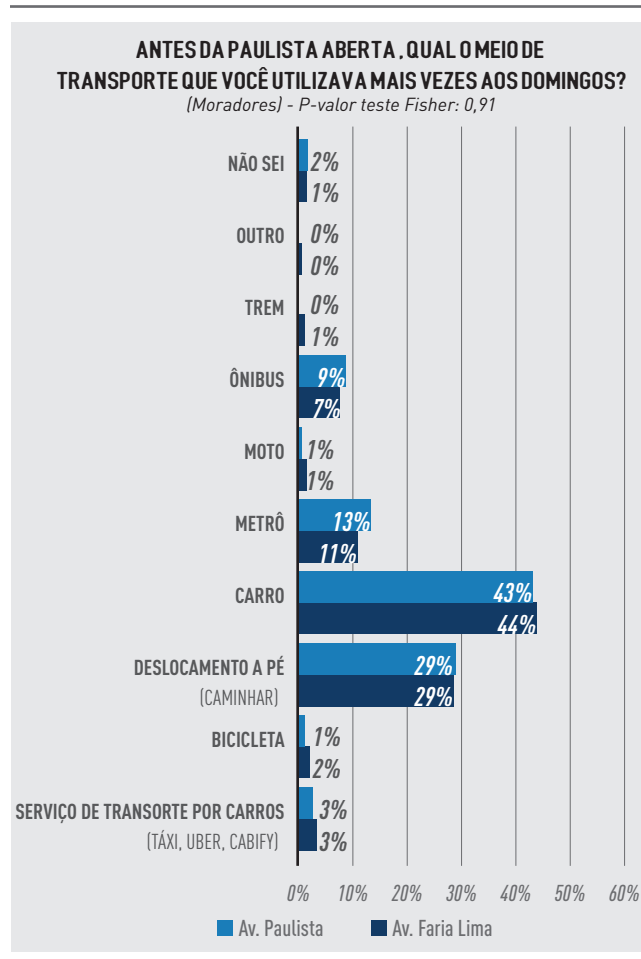
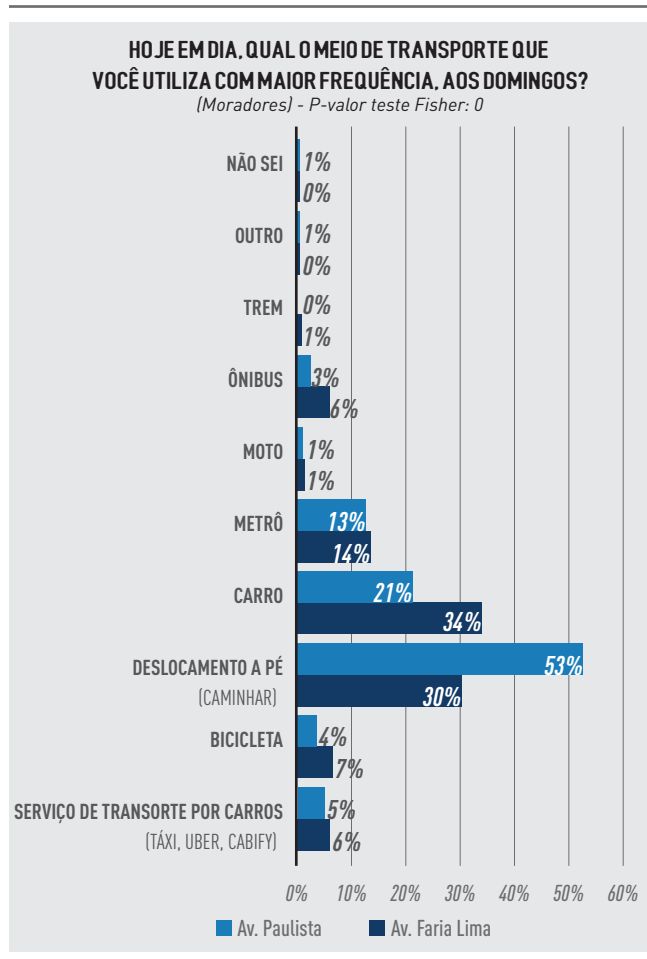


transporte por carros tiveram um pequeno aumento, de 2% para 7% e de 3% para 6% respectivamente.

Cruzando os dados, é possível verificar que a migração do carro aconteceu principalmente para o transporte a pé na Av. 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 clara a existência de impactos. Se antes da intervenção a distribuição do uso dos modos de transporte era praticamente a mesma (teste de Fisher acima de 90% de p-valor),

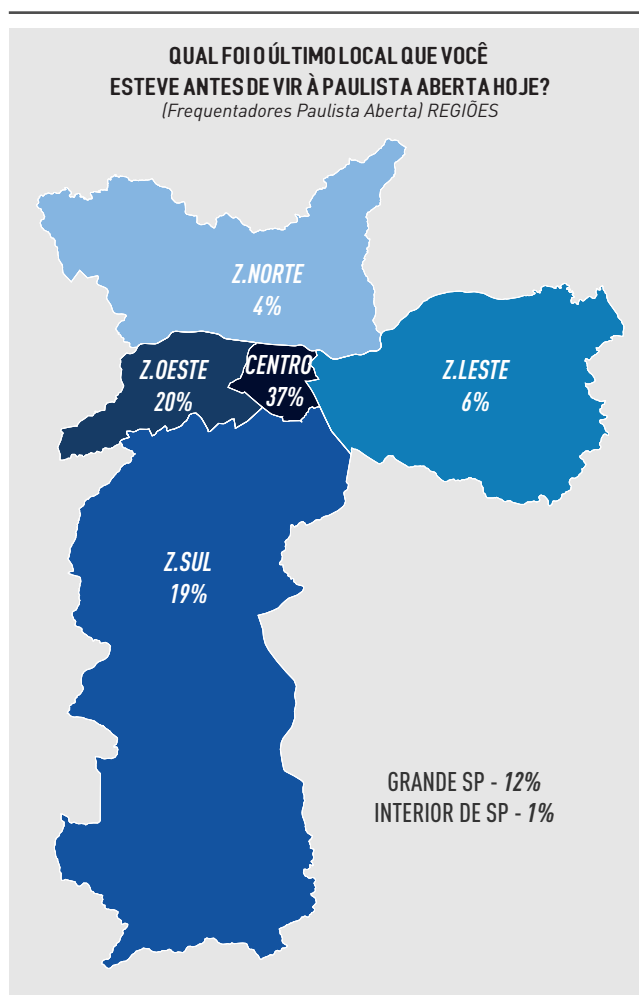
hoje em dia há substancial diferença entre os grupos (p-valor em menos de 1%, ou seja, super estatisticamente significativa). Antes da Paulista Aberta, os comportamentos modais dos moradores de ambas as avenidas eram muito similares, comprovando a decisão de a Av. Brig. Faria Lima ser um bom caso controle para a Av. Paulista. Após o programa, os padrões de deslocamento mudaram bastante, conforme indicam os gráficos abaixo.



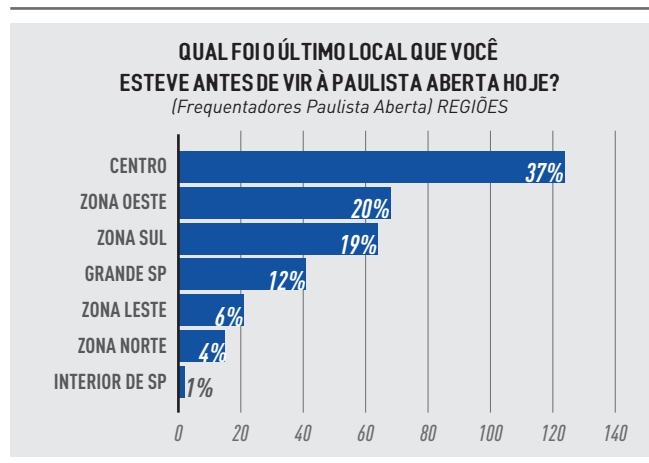


Em relação às perguntas destinadas aos frequentadores da Paulista Aberta sobre o tema de mobilidade, o questionário aplicado buscava identificar os hábitos de transporte durante a semana, os bairros de origem imediata durante aquela visita e o modo de transporte de acesso ao local no dia da entrevista. Para os que frequentavam a Av. Paulista antes do Programa, foi perguntado o modo de acesso ao local naquele período.

A maior parte dos frequentadores declarou usar o transporte público coletivo com maior frequência durante a semana. Os índices de uso de metrô, ônibus e trem representam juntos 53% dos modos de deslocamentos utilizados pelos frequentadores durante a semana, seguidos pelo carro (28%) e pelo deslocamento a pé (12%). Demais modos como a bicicleta, motocicleta e serviços de transporte por carros tiveram índices menores ou iguais a 3%.

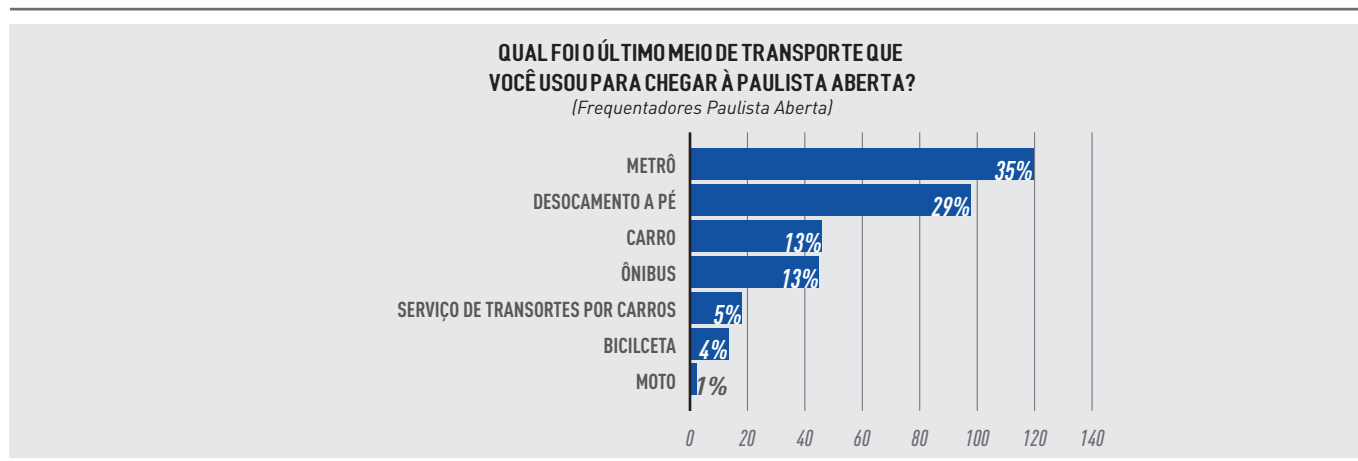


como o último local de origem de apenas 6% e 5% dos frequentadores, respectivamente.



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

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.

Dentre os frequentadores entrevistados que declararam ter utilizado o transporte a pé como último modo, destaca-se o grande percentual que chegou caminhando à Paulista Aberta vindo do Centro, representando 52%, seguidos pelos que vieram da Zona Oeste, representando 25% dos visitantes desse grupo. Como a Av. Paulista está localizada na divisa entre o Centro e a Zona Oeste, isso pode justificar o grande número de frequentadores que chegou caminhando dessas regiões já que a proximidade é um dos fatores que influencia a escolha desse modo de transporte.

Com relação à análise dos dados acerca das pessoas que utilizaram o deslocamento a pé como último modo de transporte (*last mile*), é necessário salientar que nenhum dos entrevistados oriundo da Zona Norte, da Zona

Leste e da Grande São Paulo o fizeram sem terem utilizado outro modo de transporte complementar à viagem até a Paulista Aberta. Essa intermodalidade se justifica pela distância dessas áreas em relação à Av. Paulista. Já os dados sobre frequentadores de outras regiões mais próximas ao local, como a Zona Oeste e o Centro, mostram que quase todos (94%) que declararam utilizar o transporte a pé chegaram caminhando diretamente dessas áreas, sem o uso de outro transporte. Na Zona Sul, região um pouco mais distante, esse índice foi de apenas 15% — ou seja, todos os 85% restantes combinaram o transporte a pé com outro modo de transporte.

O uso do metrô aparece em destaque no grupo dos frequentadores vindos da Zona Leste, onde 66% chegaram através dele. Um dos fatores que pode explicar essa grande representatividade é o fato de que não existem linhas de ônibus com itinerários diretos entre as duas áreas da cidade; portanto, a conexão entre a Av. Paulista e a Zona Leste por transporte público ocorre majoritariamente via metrô. Essa relação é reforçada pelo fato de que os ônibus tiveram o percentual mais baixo dentre todos

os modos de transporte utilizados pelos frequentadores da Zona Leste para acesso ao local, sendo o índice de uso mais baixo entre todas as regiões.

Outro ponto de diferenciação entre os grupos foi a participação do carro como transporte de acesso dos frequentadores vindos da região da Grande São Paulo, representando 29% de todos os que vieram dessa região, enquanto em outros grupos o carro representou entre 5% e 20%. Se combinados com os que chegaram de serviços de transporte por carros, essa porcentagem chega a 37%.

A bicicleta tem maior participação no grupo de frequentadores que vieram da Zona Sul, representando 9% destes. Esse destaque pode estar relacionado à existência do prolongamento da ciclovia da Av. Paulista em direção à Zona Sul através das ruas Vergueiro e Domingos de Morais e da Avenida Jabaquara.

Ao analisar os dados de forma agregada, nota-se que o acesso por transporte público coletivo prevalece em cinco das seis áreas da cidade, excetuando-se apenas o Centro, onde há predominância dos modos ativos (caminhar e pedalar), que representam 55% do total. A Zona Leste se destaca pelo alto índice de uso de transporte público coletivo (71%), enquanto a Grande São Paulo pelo uso de transporte individual motorizado, seja o carro particular, seja o serviço de transporte por carros (37%).

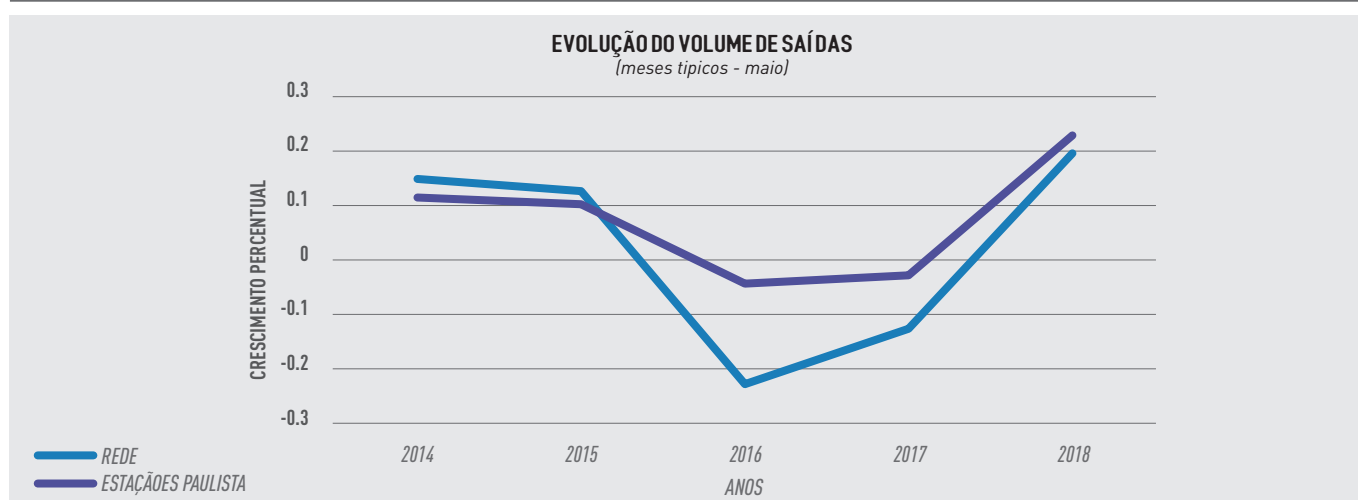
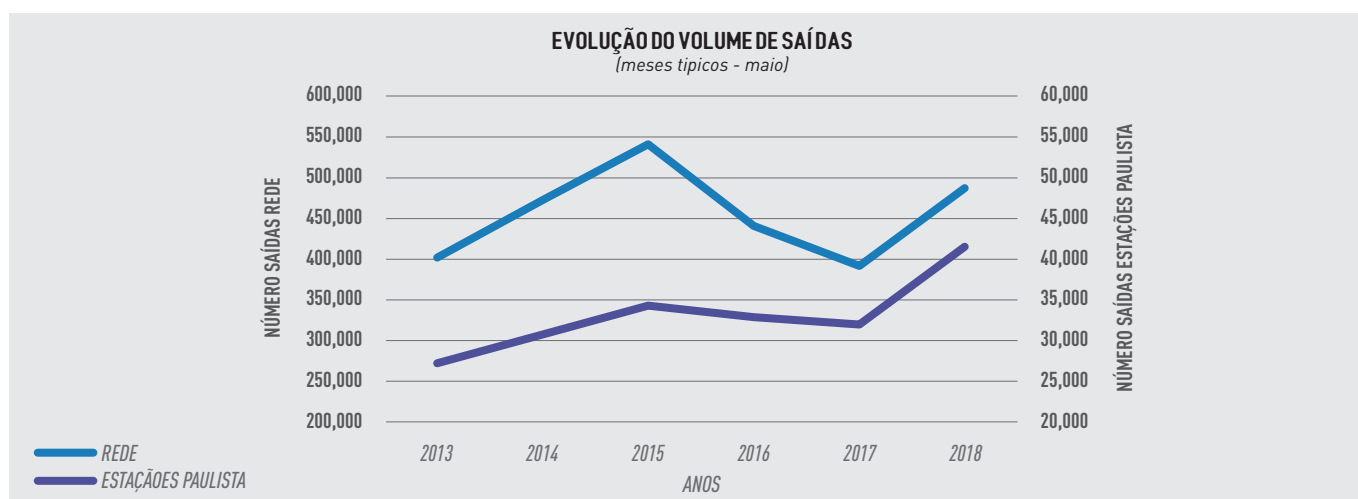
### Dados secundários - Metrô

A fim de melhor entender a dinâmica de mobilidade da Paulista Aberta, esta seção se dedica a elaborar um breve diagnóstico dos dados disponibilizados pelo Metrô. O mês de maio<sup>31</sup> foi escolhido como a referência por se tratar de um mês sem interferência de férias escolares. Por conta da limitação dos dados, não foi possível elaborar modelos de avaliação de impacto. Entretanto, a análise dos dados já oferece bons indícios do que poderia estar ocorrendo na dinâmica de 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 e 3 – Vermelha.

Para simplificar a análise, disponibilizamos apenas a evolução das saídas das estações da Paulista e das demais linhas (de agora em diante, REDE). Assim, deve-se interpretar os dados como o fluxo de pessoas chegando à Av. Paulista ou nas outras estações da REDE. O objetivo é comparar a evolução dos fluxos nesses dois grupos de dados para verificar se, a partir de outubro de 2015 (início da Paulista Aberta), houve aumento no número de pessoas que chegam à Av. Paulista por meio de metrô. O primeiro gráfico apresenta o número de saídas ao longo dos domingos (todos os horários) do mês de maio para cada ano. O segundo gráfico mostra a variação percentual de ano para ano, ou seja,

---

<sup>31</sup> Uma ressalva deve ser feita. O mês de maio de 2018 foi quando aconteceu a greve de caminhoneiros. Embora pouco provável que tenha afetado a dinâmica de domingo do metrô, ainda podem existir distorções.



a evolução no crescimento do volume de pessoas.

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 o 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.

## ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

O fundador da Eureka *Coworking* fala sobre os benefícios da acessibilidade do local para sua empresa: “(...) *a gente tem que ir para a Av. Paulista [para expandir nossa empresa], porque além de ser uma localização sensacional para a questão da mobilidade onde você tem duas linhas de metrô, você também tem toda sorte de transporte público, a ciclovia... E estamos no centro, estamos centralizados!*” Ele também aponta percepções pessoais sobre os efeitos da acessibilidade do local nos modos de deslocamento de seus funcionários: “*Percebemos isso no Quinto Andar, em que temos mais de 100 pessoas trabalhando aqui. Assim que eles chegaram aqui, saindo de uma outra localização de São Paulo, logo elogiaram a localização, onde, a partir daquele momento, seria possível a eles virem de bicicleta e metrô. Muitos voltaram a usar o transporte público desde então. Isso é um feedback diário.*” O local também é reconhecido pelo fundador da empresa

por importância do local como marco da mobilidade ativa, um dos motivos de atração da sua empresa para o local: “*principalmente da mobilidade com bicicleta e a questão do ativismo com a conquista da ciclovia da Paulista. (...)*”

Para o gerente da Autovagas, sua empresa já está preparada para acompanhar as mudanças nos hábitos de mobilidade na região e mantiveram os serviços para os ciclistas durante a Paulista Aberta: “*O bicicletário continua [aberto em nossos locais]. A gente, inclusive, disponibiliza os nossos funcionários para realização do controle de acesso dos ciclistas [no Conjunto Nacional]. É porque se trata de uma questão na qual a gente vê uma tendência de aumento bem relevante do uso das bicicletas. Como há um bicicletário no Conjunto Nacional, o utilizamos da melhor maneira possível, proporcionando o máximo possível de conforto para o ciclista*”.



## SEGURANÇA PÚBLICA

A preocupação com a segurança pública nos espaços de convivência da população é um tema muito recorrente nos tempos atuais e a ocupação maior dessas áreas pode trazer maior ou menor sensação de segurança entre os usuários. Dessa maneira, foi questionada a percepção de segurança pública entre frequentadores e moradores da Av. Paulista e Av. Brig. Faria Lima, assim como a percepção que havia sobre o mesmo tema antes de outubro de 2015 nas avenidas.

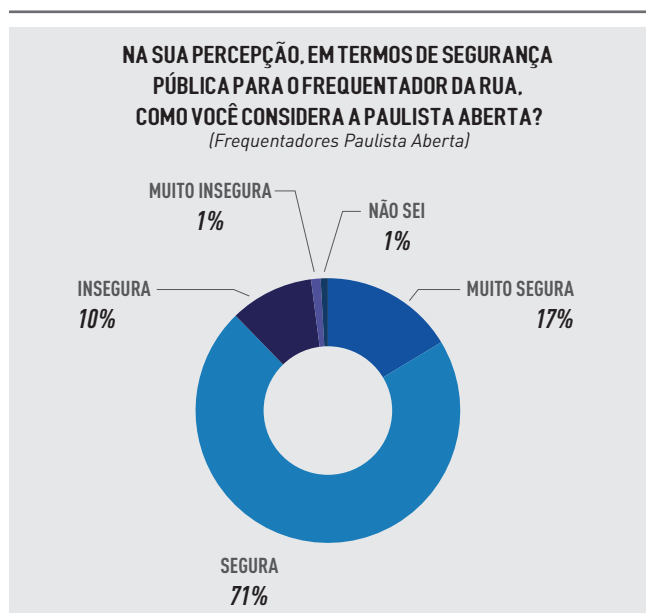
Para 88% dos frequentadores entrevistados neste trabalho, há a percepção de a Paulista Aberta ser “Muito segura” ou “Segura”. Entre os moradores da região da Av. Paulista, 60% deles percebem a Paulista Aberta “Muito

segura” ou “Segura” e entre os moradores da Av. Brig. Faria Lima esse número é de 65% para as mesmas respostas.

Com relação ao período anterior a outubro de 2015, os moradores da região da Av. Paulista apontam que percebiam a avenida “Muito segura” ou “Segura” entre 58% dos entrevistados. Vale observar que entre o período antes e depois da implementação da Paulista Aberta, aumentou-se o grupo que considera a avenida aos domingos “Muito segura”, passando de 6% antes de 2015 e 14% depois do início do programa. Entretanto, também há o surgimento do grupo daqueles que a consideram “Muito insegura”, categoria que não apareceu entre as respostas referentes a antes de 2015. Já para os moradores da Av. Brig. Faria Lima,

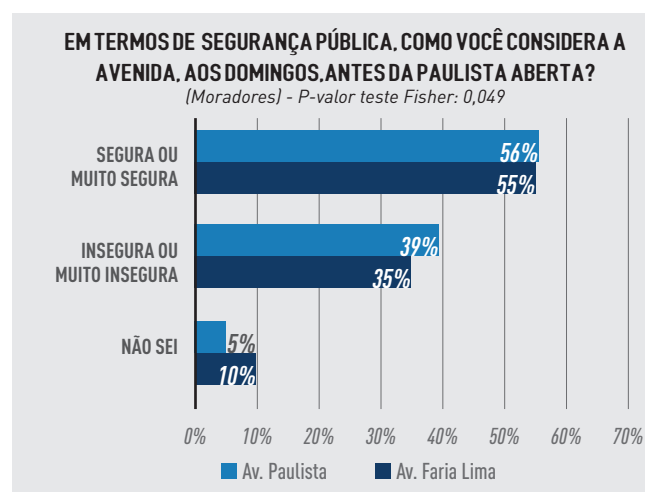
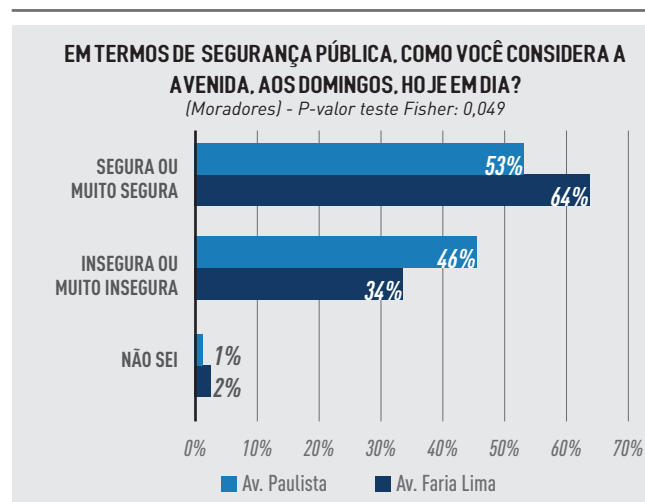


58% consideravam a avenida “Muito segura” ou “Segura” no período pré-Paulista Aberta. Verifica-se um crescimento principalmente entre aqueles que a consideravam “Segura” em detrimento do grupo que não sabia responder à pergunta, passando de 53% a 61% entre o período pré e pós. Os outros grupos se mantiveram relativamente estáveis.



Ao fazer a comparação de médias entre os moradores da Av. Paulista e da Av. Brig. Faria Lima, verifica-se que há bastante diferença na distribuição de opiniões entre os dois grupos no período pós-intervenção. No entanto, as respostas foram muito similares àsquelas do período pré-intervenção (recall). Isso reforça a ideia de que a Paulista Aberta, de fato, mudou a percepção do grupo de tratados em relação aos controles. Entre os moradores da Av. Paulista, subiu o número de pessoas que responderam “Muito insegura” ou “Segura”. Já entre os moradores da Av. Brig. Faria Lima, subiu consideravelmente o percentual de pessoas

que responderam “Segura” ou “Muito Segura”. Isso indica que os moradores da Av. Paulista estão realmente se sentindo menos seguros por causa da Paulista Aberta. Talvez seja importante considerar mais aprofundadamente esse resultado de modo a propor melhorias ao programa.



Foram realizados cruzamentos de dados para verificar alguma heterogeneidade quanto ao gênero e à percepção de segurança pública e, também, à frequência de visitas à Paulista Aberta. Inicialmente, foi possível identificar que os moradores da região da Av. Paulista de gênero feminino se

sentem menos seguros na Paulista Aberta do que aqueles do gênero masculino (54% e 69% disseram sentir-se “Segura” e “Muito segura”, respectivamente). Além disso, vê-se uma clara relação de sensação de segurança entre aqueles que frequentam regularmente (que se sentem relativamente mais seguros) e os que não frequentam a Paulista Aberta regularmente (que se sentem mais inseguros).

Ao comparar a relação entre a sensação de segurança na Paulista Aberta dos moradores da região da Av. Paulista com o fato de realizarem exercícios físicos, observa-se relativamente uma maior propensão daqueles que praticam exercícios durante a semana se sentirem mais seguros durante o programa. Entre aqueles que responderam que praticam exercícios físicos, 62% se sentem “Seguros” ou “Muito seguros”, enquanto 52% dos que não praticam exercícios físicos deram as mesmas respostas. A mesma tendência verifica-se entre os moradores da região da Av. Brig. Faria Lima: entre os entrevistados, verificou-se que 70% dos que praticam exercícios físicos na semana se sentem “Seguros” ou “Muito seguros” na avenida, ao passo que 48% dos que não praticam atividades físicas afirmaram o mesmo.

## ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

Durante a entrevista qualitativa, o gerente do Autovagas afirmou que tinha uma preocupação com o aumento da insegurança na Av. Paulista. Contudo, ele e a postura de sua empresa em relação ao tema mudaram. “A questão da segurança é justamente isso, [nos preocupávamos com] muita gente transitando na Paulista e que poderia causar problemas para os empreendimentos e para os acessos aos prédios. Num segundo momento, posso dizer, que nos rendemos a essa questão porque ela se transformou em um ambiente agradável para o público em geral. Principalmente para as pessoas que não costumam vir à Av. Paulista”.

## SOCIAL

Um dos objetivos da Paulista Aberta é incentivar atividades de lazer e exercícios físicos ao ar livre. Portanto, nesta seção, são apresentadas análises de dados relacionados a esses dois temas, assim como possíveis efeitos do programa nos hábitos dos beneficiários

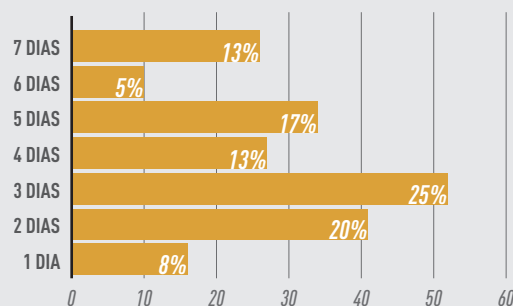
## EXERCÍCIO FÍSICO

As políticas de abertura de espaços públicos para o lazer da população têm grande potencial sobre a melhoria da saúde de seus usuários. A possibilidade de aumento da prática de exercícios físicos é uma das maiores bandeiras de programas semelhantes à Paulista Aberta em outros países. Para avaliar o impacto da abertura da Av. Paulista sobre usuários e moradores do entorno, questionou-se o hábito de praticar exercícios físicos<sup>32</sup>, frequência durante a semana, quais tipos de atividades são realizadas na Paulista Aberta e na Av. Brig. Faria Lima aos domingos, e se o entrevistado usava a avenida para tais práticas antes da implantação do programa.

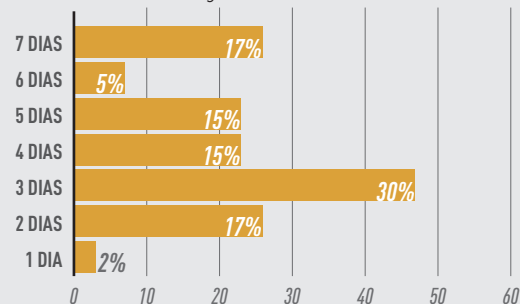
Entre os 342 frequentadores entrevistados, 206 deles (60%) afirmaram ter o hábito de praticar exercícios físicos atualmente. Nesse grupo de pessoas, 47% apontaram realizar exercícios em quatro ou mais dias durante a semana. Para os moradores da área da Av. Paulista e da Av. Brig. Faria Lima, verificou-se que 79% e 81%, respectivamente,

praticavam algum exercício físico durante a semana. Apesar de valores semelhantes nesse índice, os moradores da Av. Paulista realizavam prática de exercício físico em mais dias da semana. Do conjunto de 155 dos entrevistados, 79% deles realizavam atividades em quatro ou mais dias da semana. Para esse mesmo critério, viu-se que 51% dos moradores da Av. Brig. Faria Lima praticavam exercícios físicos em quatro ou mais dias, valor comparável ao de frequentadores da Paulista Aberta.

**QUANTOS DIAS NA SEMANA VOCÊ PRÁTICA EXERCÍCIOS FÍSICOS?**  
(Frequentadores Paulista Aberta)

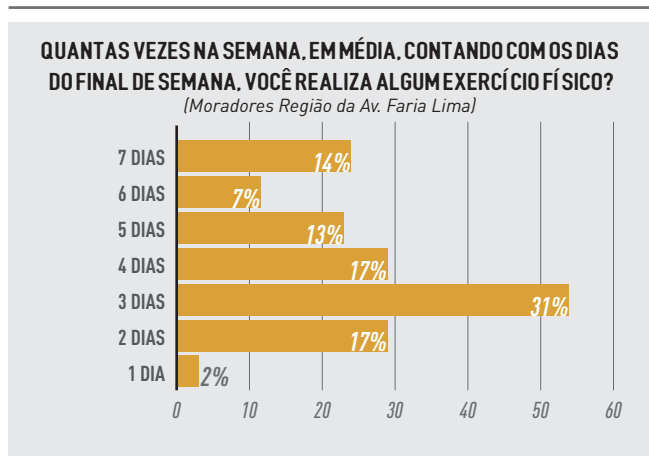


**QUANTAS VEZES NA SEMANA, EM MÉDIA, CONTANDO COM OS DIAS DO FINAL DE SEMANA, VOCÊ REALIZA ALGUM EXERCÍCIO FÍSICO?**  
(Moradores Região da Av. Paulista)



<sup>32</sup> O exercício é definido como um movimento corporal planejado e repetitivo, realizado com a intenção de melhorar ou manter a aptidão física relacionada à saúde.





Dentre os frequentadores da Paulista Aberta, 41% declararam ter o hábito de praticar exercícios físicos durante suas visitas ao local. Também foram perguntadas quais atividades eles realizam, permitindo a múltipla escolha de respostas. Nesse grupo, viu-se uma predominância daqueles que praticam caminhadas e andam de bicicleta com 98 e 26 dos entrevistados, respectivamente. Já entre os moradores da

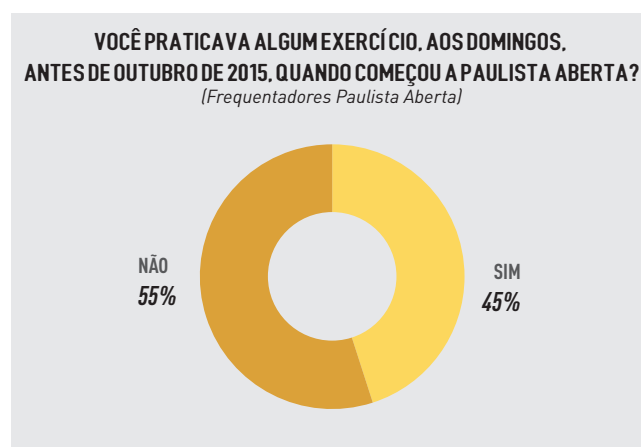


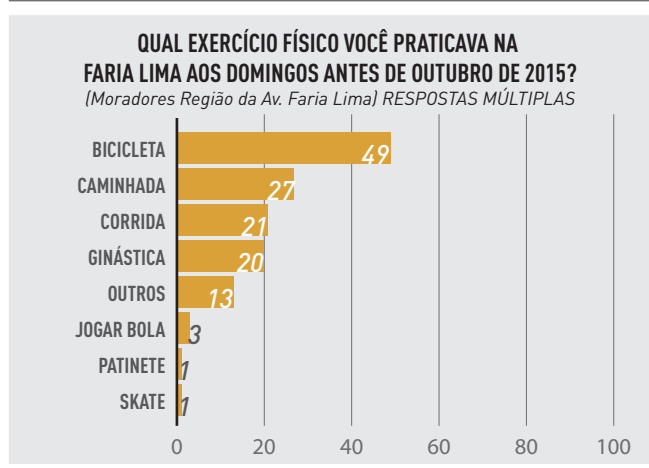
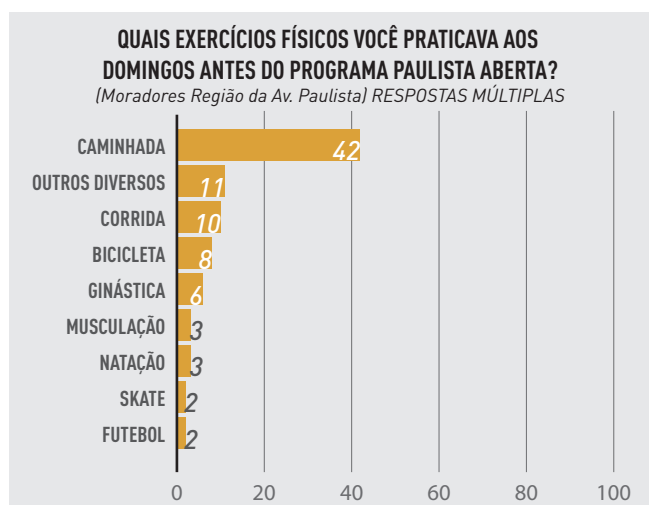
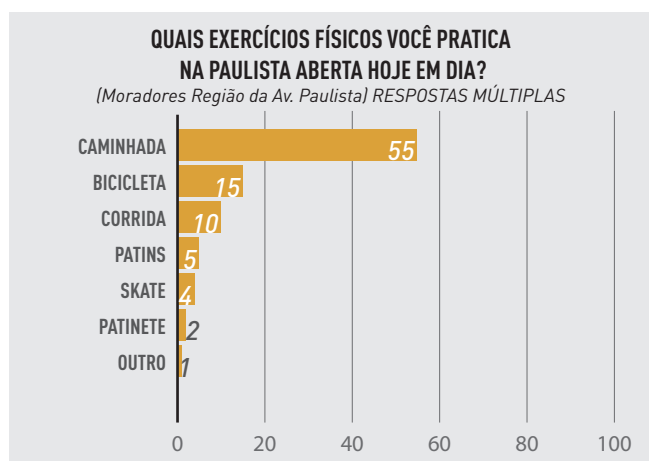
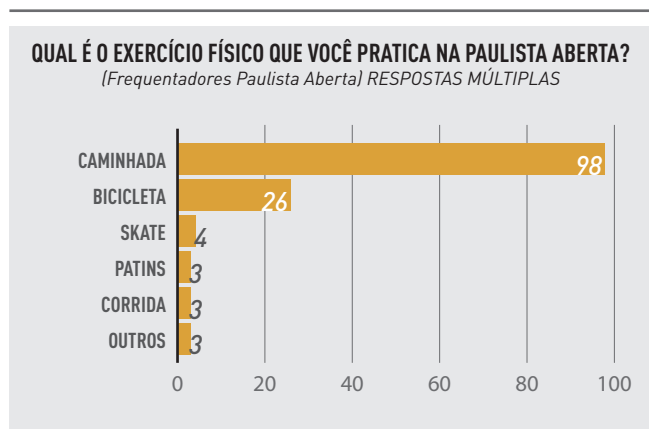


área da Av. Paulista que também frequentam o programa, 52% deles praticam algum exercício físico na Paulista Aberta. Nesse conjunto, 55 deles fazem caminhadas e 15 pedalam. Acerca dos moradores da região da Av. Brig. Faria Lima, 63% dos que ali residem praticam algum exercício corporal na avenida aos domingos. Neste caso, o conjunto que se sobressai é o de praticantes de atividades de bicicleta com 28 pessoas, enquanto 24 dos moradores realizam caminhada.

Valendo-nos da técnica do *recall*, foi também perguntado a frequentadores e moradores das duas regiões abordadas acerca da prática de exercícios físicos aos domingos no período anterior à criação da Paulista Aberta, em outubro de 2015. Para o conjunto de frequentadores do programa, viu-se que 45% já realizavam atividades corporais aos domingos. Nesse grupo, verificou-se a predominância daqueles que praticavam caminhada (35) e que andavam de bicicleta (17). Já entre os moradores da região da Av. Paulista que frequentavam a avenida aos domingos antes de 2015, 38% afirmaram que já realizavam exercícios físicos nessa época. Assim como acontece atualmente, o número de moradores que praticavam caminhadas aos domingos se sobressai com 42. Porém, naquela época, a representatividade dos que andavam de bicicleta era menor que a dos grupos que realizavam corridas ou outras atividades. Antes de outubro de 2015, 50% dos moradores da região da Av. Brig. Faria Lima que já frequentavam a avenida aos domingos também realizavam exercícios físicos. Desse grupo, se sobressaíam o conjunto que praticava caminhada (49), os que faziam ginástica (27) e os que

andavam de bicicleta (21). O aumento do uso de bicicleta foi verificado nos grupos de moradores das duas regiões, além de uma relativa diminuição de pessoas que praticavam caminhadas na região da Av. Brig. Faria Lima.





Os dois gráficos a seguir se referem aos hábitos de práticas de atividades físicas dos moradores da Paulista e da Av. Brig. Faria Lima. Nos dois casos, foram comparadas as médias para levantar as diferenças entre os dois grupos. Na primeira pergunta, fica claro que o perfil dos moradores das duas

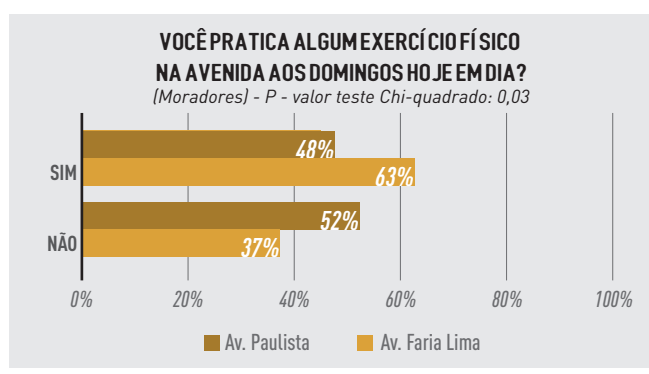
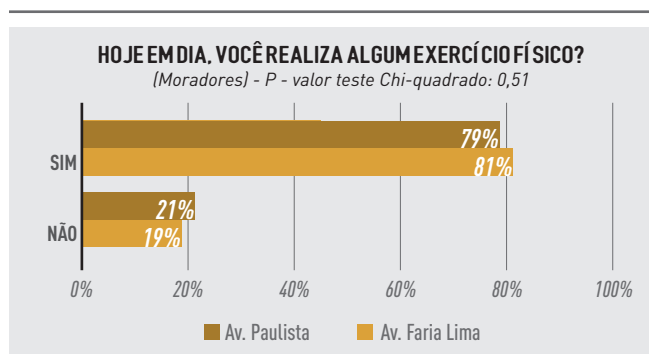
regiões é muito semelhante. A proporção de pessoas que praticam exercício físico é praticamente a mesma tanto no tratamento como no controle. Isso indica que, nesse quesito, os moradores da Av. Brig. Faria Lima são realmente um bom contrafactual para os moradores da Av. Paulista. O segundo

gráfico, no entanto, surpreende bastante. Ele mostra como há um percentual bem maior de moradores da Av. Brig. Faria Lima que usam essa rua aos domingos para praticar atividades físicas. Ao que parece, a Paulista Aberta não está tendo um efeito positivo em atrair os moradores da região a se exercitar. A diferença entre os grupos é significativa a um nível de 5%, de acordo com o teste Chi-quadrado. De fato, a Av. Brig. Faria Lima é mais utilizada para prática de atividades físicas pelos seus moradores do que a Av. Paulista — pelo menos aos domingos. Uma hipótese que explica esse fenômeno é que a Paulista Aberta provavelmente se tornou um espaço mais propício para realização e usufruto de atividades culturais e compras, e menos propício à prática de esportes para os moradores.

Aproximadamente 52% dos frequentadores entrevistados que afirmam realizar exercícios na Paulista Aberta têm o domingo como um dos três dias em que afirmam realizar exercícios na semana. Daqueles que praticam exercícios durante o Programa, 10% afirmam que praticam exercícios físicos somente em um (1) dia na semana – ou seja, possuem o domingo como o único dia para realização de seus exercícios físicos. Portanto, para a maioria dos frequentadores entrevistados que praticam exercícios físicos na Paulista Aberta, o domingo é relevante para sua rotina semanal.

Em relação à frequência de prática de exercícios dos moradores, daqueles moram na região da Av. Paulista e que praticam exercícios físicos na Paulista Aberta, 46% possuem o hábito de praticar exercícios físicos até três vezes na semana, tendo o domingo como um dos principais dias para tal prática. Porém, apenas 1% afirma praticar exercícios físicos somente aos domingos. Os índices observados entre os moradores da Av. Brig. Faria Lima também são muito semelhantes, sendo 49% dos que fazem algum exercício na avenida aos domingos praticam atividades físicas em até três dias na semana, enquanto apenas 2% afirmam praticar exercícios em somente um dia.

É possível, também, investigar relações entre os hábitos de deslocamento dos moradores e a frequência de prática de exercício físico. Inicialmente, é válido dizer que, entre os moradores da região da Av. Paulista,



os modos “Bicicleta”, “Deslocamento a pé” e “Metrô” apresentaram os menores percentuais de pessoas que não praticam exercícios físicos (0%, 17% e 21%, respectivamente). Quando agregamos os dados referentes à quantidade de vezes em que se pratica exercícios físicos na semana e, ao mesmo tempo, se observa aqueles que praticam mais de quatro vezes, destaca-se o modo “Bicicleta”, contemplando 80% dos entrevistados nesse grupo, enquanto os demais flutuam entre 35% e 45%. Com relação aos moradores da região da Av. Brig. Faria Lima, os maiores índices de entrevistados que não praticam exercícios físicos na semana estão entre aqueles que usam “Metrô” e “Deslocamento a pé” como principal meio de locomoção durante a semana (25% e 27%, respectivamente). Já o grupo que usa o modo “Bicicleta” se assemelha ao da Av. Paulista ao apresentar 74% de entrevistados que praticam exercícios mais de quatro vezes na semana e com nenhuma pessoa que pratique exercício algum.

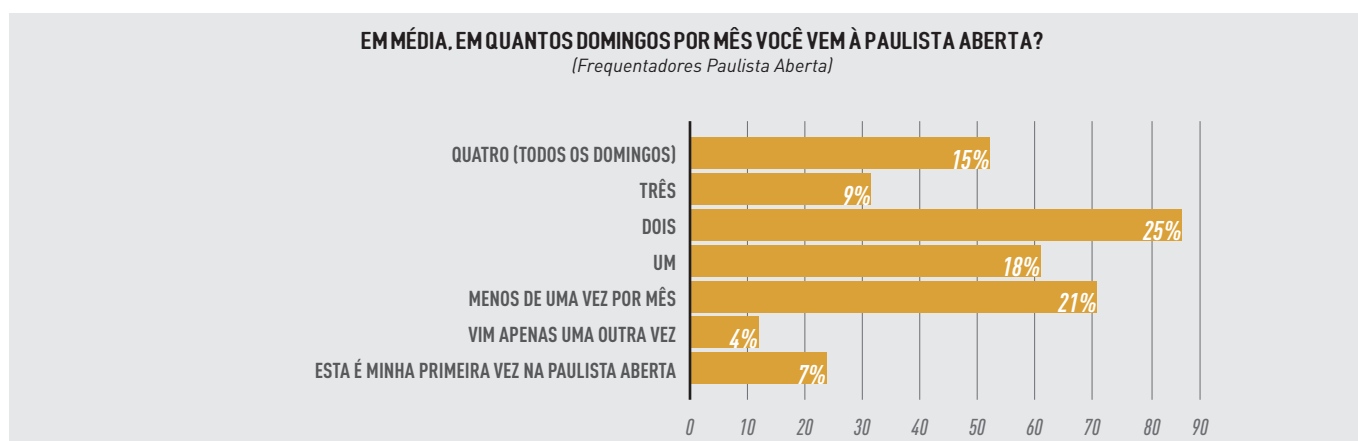
## HÁBITOS DE LAZER

Acerca dos hábitos de lazer, perguntou-se quantos domingos por mês, em média, frequentadores e moradores vão à Paulista Aberta ou à Av. Brig. Faria Lima, no caso dos moradores daquela região. Além disso, verificou-se, também, a quantidade de horas que passam nesses locais em relação aos entrevistados que o fazem com alguma regularidade (aqueles que responderam no mínimo “Menos de uma vez por mês”). Para mensurar o possível hábito que o programa pode ter causado, também foram

## ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

Um dos relatos dos moradores reforça a tendência encontrada pelos questionários quantitativos de diminuição de número de moradores praticando exercícios físicos na Paulista Aberta: *“Eu acho que no começo [as pessoas vinham fazer esportes] porque havia espaço na via. Você conseguia correr, você conseguia andar de bicicleta, tinha um sentido nos domingos e feriados. E depois, eu acho que não. (...) Depois a Paulista começou a ficar tão cheia que todo mundo bloqueia as ciclofaixas para ver alguém fazendo alguma coisa no meio da rua.”* O outro morador entrevistado também afirmou identificar uma diminuição na prática de esportes na avenida.

O gerente da Decathlon acredita que a disponibilidade de espaço público possibilita práticas de exercício físico no local, tema que dialoga com os objetivos de sua empresa: *“É um espaço que durante a semana é isso: essa loucura de carro e ônibus, enquanto no domingo as pessoas tomam conta, as pessoas caminham com cachorro, fazem práticas esportivas. Acho que está totalmente dentro do que a Decathlon prega, que é tornar o esporte acessível à maioria, pegar um pai, mãe e um filho e sair pedalando no domingo tranquilamente. Tem bastante movimento, mas ele consegue pedalar em segurança com o filho. (...) Então, eu acho que se difunde o esporte para o maior número de pessoas e, nisso, a gente está de pleno acordo. É muito positivo.”*

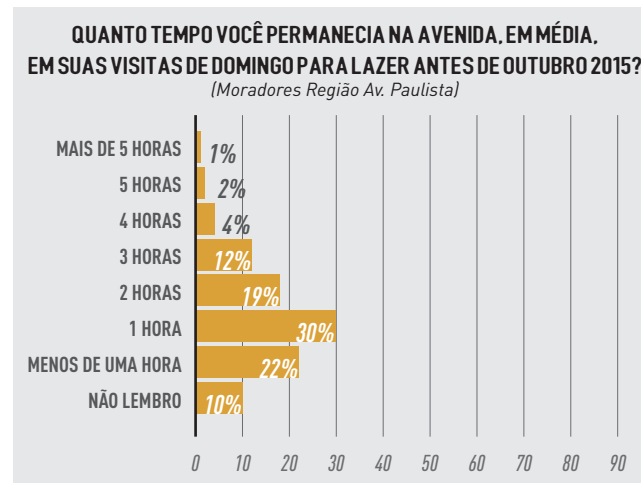
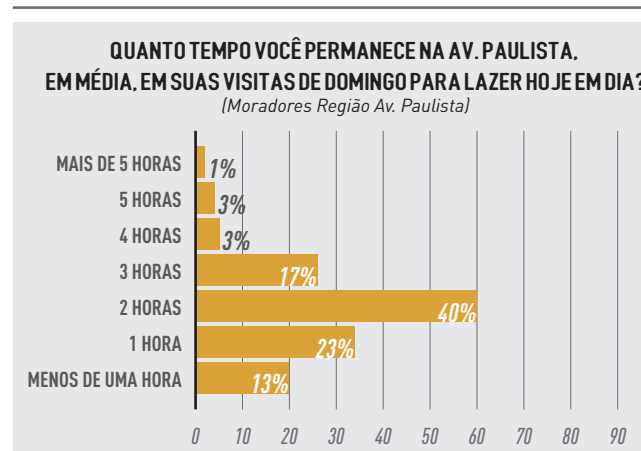
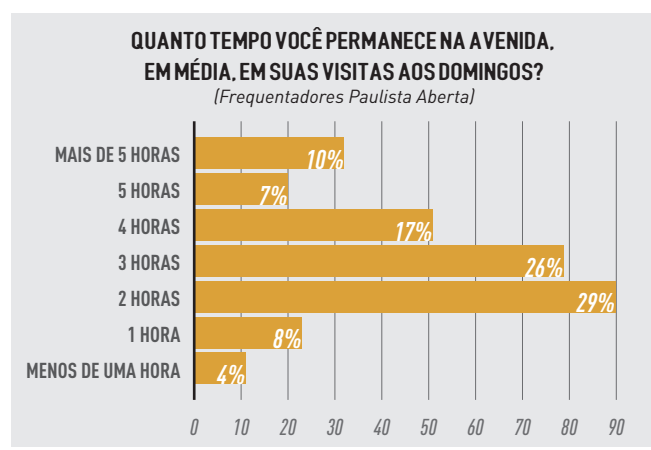


questionados aos moradores da Av. Paulista e da Av. Brig. Faria Lima, usando o método de *recall*, os mesmos aspectos relacionados ao período anterior a outubro de 2015.

Para o grupo de frequentadores da Paulista Aberta, viu-se que ao menos 89% dos entrevistados visitam o programa com alguma regularidade. Vale destacar que 25% das pessoas vão à Av. Paulista em dois domingos por mês. Com relação ao tempo desfrutado pelos frequentadores no local, 29% deles passam duas horas e 26% passam três horas.

Entre os moradores da região da Av. Paulista, verificou-se que 78% dos entrevistados visita a Paulista Aberta com alguma regularidade. O que se destaca é porcentagem de pessoas que o fazem todos os domingos do mês,

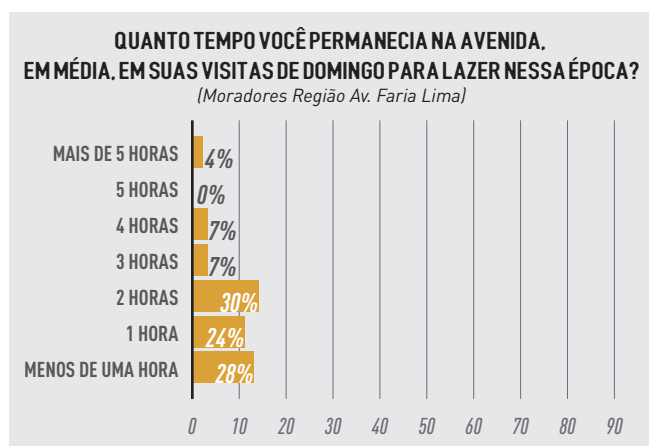
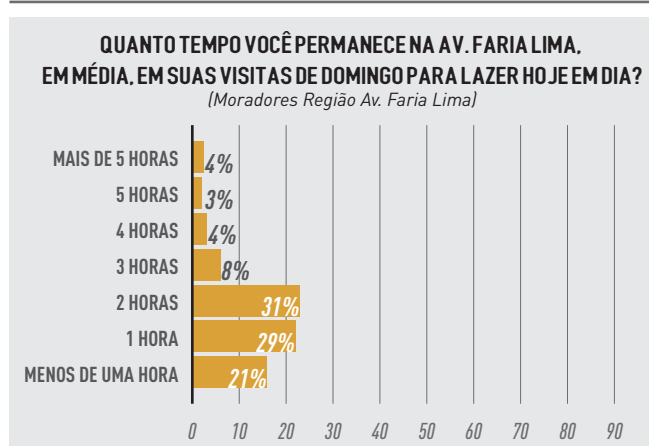
com 23% dos moradores. Esse é o segundo maior grupo, ficando somente atrás dos que vão duas vezes por mês com 26% do grupo. Com relação ao tempo que dispendem no programa, se sobressaem os grupos que passam duas horas na avenida com 40% e o que passa somente uma hora com 23%.





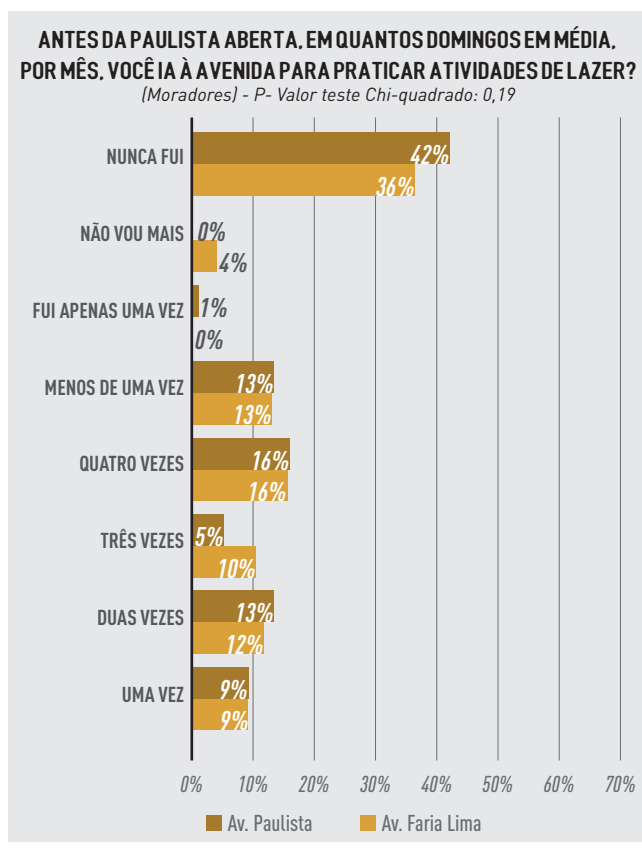
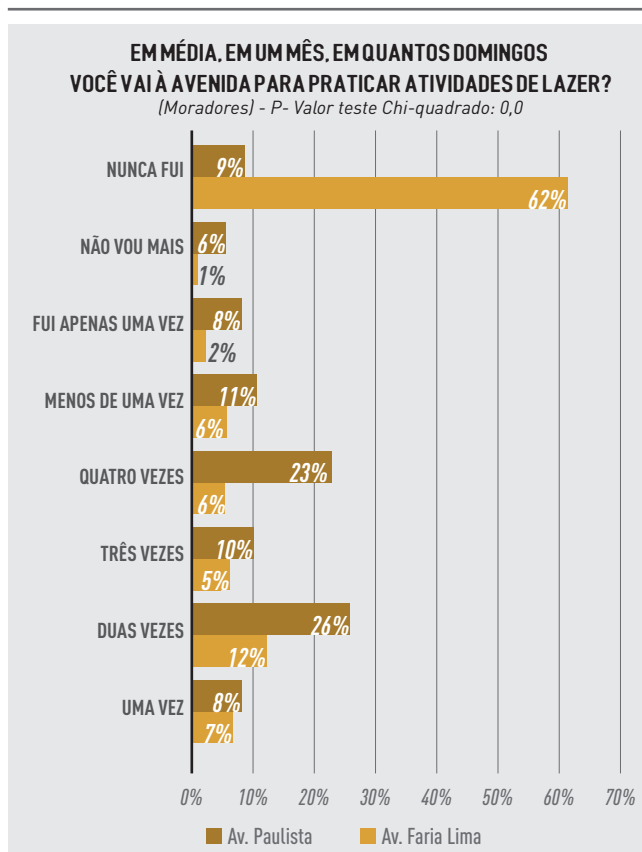
No caso dos moradores da região da Av. Brig. Faria Lima, observou-se uma grande porcentagem de pessoas que nunca foram à Av. Brig. Faria Lima aos domingos para atividades de lazer, representando 61% de todos os entrevistados. Somente 36% dos moradores possuem o hábito de visitar a avenida a lazer com alguma regularidade. Dentro desse mesmo grupo, viu-se que os maiores conjuntos são daqueles que passam duas horas na avenida, com 31%, e os que passam uma hora no local, com 29%. Destaca-se, também, que o terceiro maior grupo é o dos que passam “Menos de uma hora”, com 21%.

Questionando sobre o período pré-Paulista Aberta, viu-se que 38% dos frequentadores entrevistados tinham o hábito de visitar a Av. Paulista aos domingos. Quando vemos o grupo de moradores da região, observa-se que 42% deles nunca havia ido, antes de 2015, à Av. Paulista por fins de lazer, aos domingos. Entre os demais, 58% que frequentavam a avenida com alguma regularidade, destacam-se os que passavam uma hora, com 30%, e os que passavam menos de uma hora em suas visitas, com 22%. Os moradores da região da Av. Brig. Faria Lima apresentaram índices relativamente próximos de frequência da avenida antes de outubro de 2015. Dos entrevistados, 36% afirmaram nunca terem ido a lazer em um domingo à avenida. Entre os demais 60% do conjunto, 30% deles passavam duas horas no local e outros 28% passavam menos de uma hora.



Conforme pode ser visto no gráfico abaixo, há grande diferenças nos hábitos de lazer na avenida principal entre moradores da Av. Paulista e da Av. Brig. Faria Lima. Impressiona o grande número de moradores da Av. Brig. Faria Lima que nunca esteve, nessa avenida, para realização de atividades de lazer. O teste estatístico de Chi-quadrado rejeita a hipótese de que as distribuições de respostas sejam similares, indicando que há impacto da Paulista Aberta sobre os moradores da Av. Paulista. Há indícios, portanto, de que o programa atrai os moradores da Paulista para o desfrute de lazer na avenida. Entretanto, cabe uma ressalva: é possível que essas diferenças já existissem antes do programa; logo, para se afirmar com maior precisão que realmente

houve um impacto, o ideal seria comparar as trajetórias de respostas dos dois grupos no tempo. Se antes da intervenção as respostas forem parecidas àquelas após a intervenção, então realmente terá existido um impacto. Isso é justamente o que se verifica no gráfico seguinte. Portanto, pode-se de fato afirmar que houve impacto.

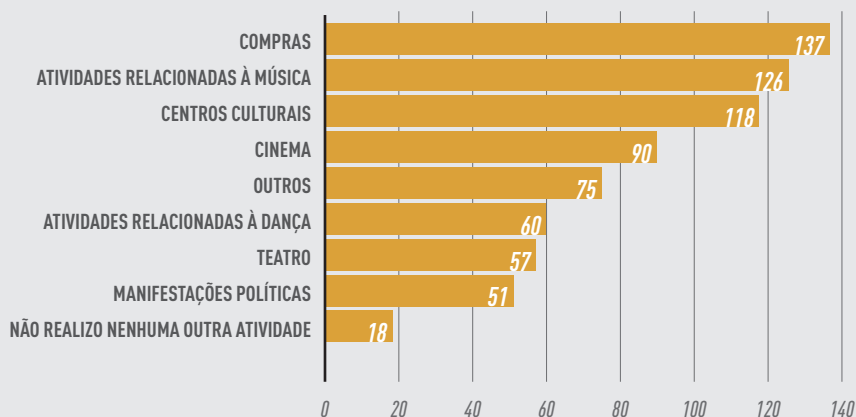


Sobre as atividades de lazer, além das atividades físicas, os 137 frequentadores afirmaram realizar compras na Paulista Aberta, seguidos de 126 que realizam Atividades relacionadas à música e outros 118 que vão a Centros Culturais. Em comparação às respostas daqueles que frequentavam a avenida antes de 2015, o grupo dos que iam para fazer Compras se manteve como o mais destacado com 61 entrevistados. Os outros dois grupos que mais concentram pessoas foram os que iam a Cinema, com 50 respostas, e os que iam a Centros Culturais, com 49 respostas. Essa pergunta permitia a múltipla resposta dos

participantes do questionário. É interessante notar que Atividades relacionadas à música passaram do oitavo lugar na lista para segundo, tipo de evento que o levantamento de atividades de apropriação do espaço público indicou como o mais recorrente durante a Paulista Aberta.

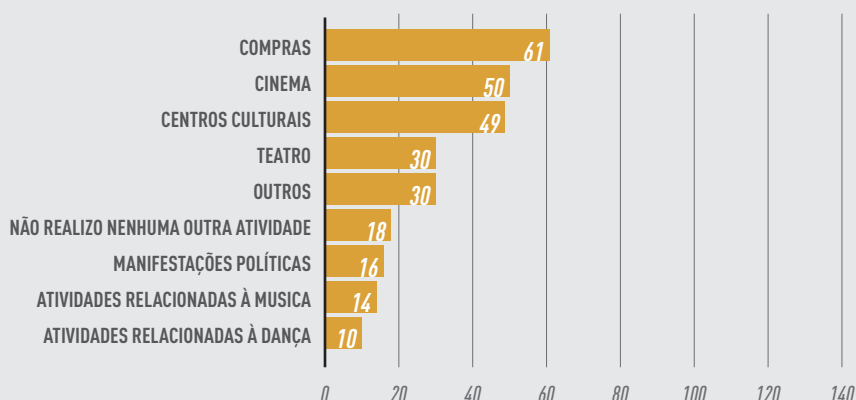
**QUAIS ATIVIDADES, ALÉM DE EXERCÍCIOS FÍSICOS, VOCÊ REALIZA NA PAULISTA ABERTA, HOJE EM DIA?**

*(Frequentadores Paulista Aberta) - RESPOSTA MÚLTIPLA*



**ANTES DE OUTUBRO DE 2015, INÍCIO DO PROGRAMA PAULISTA ABERTA, QUAIS ATIVIDADES, ALÉM DE EXERCÍCIOS FÍSICOS, VOCÊ REALIZAVA AOS DOMINGOS?**

*(Frequentadores Paulista Aberta) - RESPOSTA MÚLTIPLA*



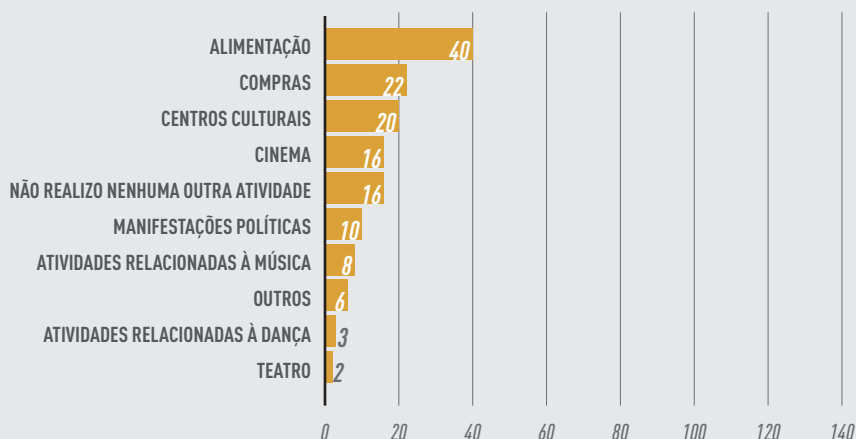
Para os moradores da região da Av. Paulista, as principais atividades realizadas na Paulista Aberta, excluindo os exercícios físicos, são o consumo de Alimentação, com 98 respostas, Compras, com 71, e a ida a Centros Culturais, com 66. Em relação ao período anterior a 2015, a principal atividade já era a de ir a locais de Alimentação, com 48 pessoas, seguido de Cinema e Compras, com 39 e 38 respostas, respectivamente.



Da mesma forma como os moradores da região da Av. Paulista, os que moram próximos à Av. Brig. Faria Lima também possuem mais o hábito de ir a locais de Alimentação quando visitam a avenida a lazer aos domingos. Foram 40 respostas nesse sentido, seguidas de 22 pessoas que realizam compras e de 20 pessoas que vão a Centros Culturais. Antes de outubro de 2015, os moradores que frequentavam a Av. Brig. Faria Lima aos domingos também, preferencialmente, iam a locais de Alimentação, com 44 pessoas. Os outros dois principais grupos eram os que iam ao Cinema, com 38 respostas, e Compras, com 36.

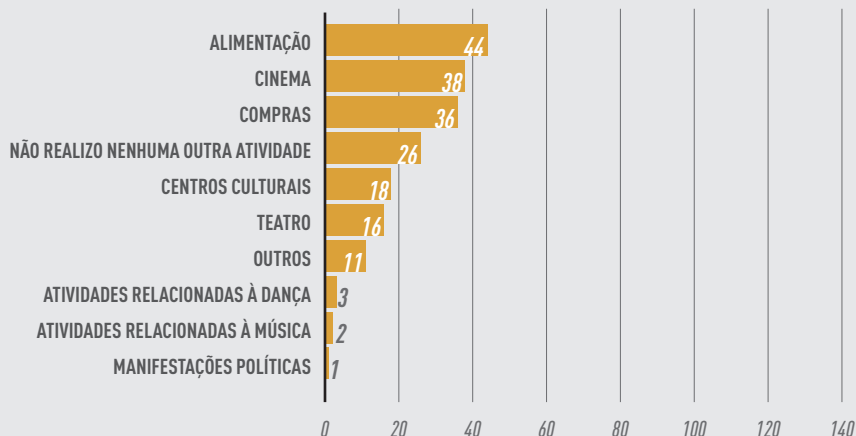
**QUAIS OUTRAS ATIVIDADES VOCÊ REALIZA NA AV. FARIA LIMA AOS DOMINGOS, HOJE EM DIA?**

(Moradores Região da Av. Faria Lima) - RESPOSTA MÚLTIPLA



**QUAIS OUTRAS ATIVIDADES VOCÊ REALIZAVA AOS DOMINGOS NA FARIA LIMA ANTES DE OUTUBRO DE 2015?**

(Moradores Região da Av. Faria Lima) - RESPOSTA MÚLTIPLA





## ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

Diversos entrevistados citaram a importância e a influência do programa para o estímulo à realização de atividades culturais e de lazer aos domingos e feriados no local.

Fundador Eureka Coworking: “As pessoas começaram a consumir mais cultura durante a Paulista Aberta.

*E cultura gratuita, o que é mais interessante. É uma democratização da cultura aqui na Paulista. (...) A Paulista cresceu muito nesses últimos anos. Você tem tanto o IMS, como a Japan House, que nasceram nestes últimos 2, 3 anos no máximo. Para você ver que o crescimento da Paulista na questão cultural está sendo muito grande, com uma retomada forte.”*

Gerente Centro Cultural FIESP: “A gente fez uma primeira experiência no final de 2015, logo quando começou o programa Paulista Aberta, em dezembro, com uma apresentação : apoiamos a realização da apresentação dada Bachiana, para sentir a reação do público, e funcionou muito bem. Aí no ano seguinte, a gente fez uma apresentação no aniversário da cidade de São Paulo, que foi quando nós trouxemos os Demônios da Garoa. E

*áí foi um ‘boom’ da Paulista Aberta na cidade. Aí sim, a casa [o SESI] entendeu que era um nicho interessante, que a gente conseguia trazer um público diferente para o espaço. Por isso, desenvolvemos um programa chamado Palco do Domingo Fiesp-Sesi na Paulista.” / “(...) inclusive, existe um projeto chamado Paulista Cultural que é a junção das instituições que, um dia no ano, num domingo, deixam todos os seus espaços abertos ao público, sem cobrança de ingressos. E é onde a gente troca programação entre si. Tudo isso só é possível porque a gente está com a Paulista [Aberta]. Porque se fosse algum outro dia normal, não conseguiríamos fazer esse tipo de ação.”*

Gerente SESC Paulista: “Hoje, a Paulista está lotada em toda sua extensão. Notamos que depois da chegada do Sesc, isso ficou bem forte, bem forte mesmo. O Sesc veio, a Japan House [veio] um pouco antes. Então, o início da Paulista também adquiriu uma característica forte de ponto cultural.” (...) “A gente trabalha com corpo, arte e tecnologia. Geralmente as unidades não têm isso.”

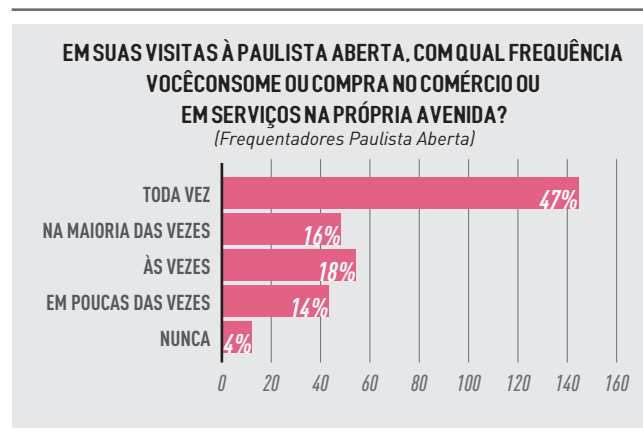
## ECONÔMICA

Esta seção apresenta análises sobre hábitos de consumo dos beneficiários da Paulista Aberta no comércio local junto a um levantamento sobre a caracterização desses estabelecimentos e de percepções dos comerciantes locais sobre possíveis efeitos do programa para seu negócio. Uma das hipóteses do estudo é que o aumento do uso e da ocupação do espaço público tem efeitos positivos para o comércio local, além de possibilitar a valorização imobiliária no entorno. Portanto, no final da seção, também é apresentada uma investigação sobre possíveis efeitos nos valores imobiliários locais.

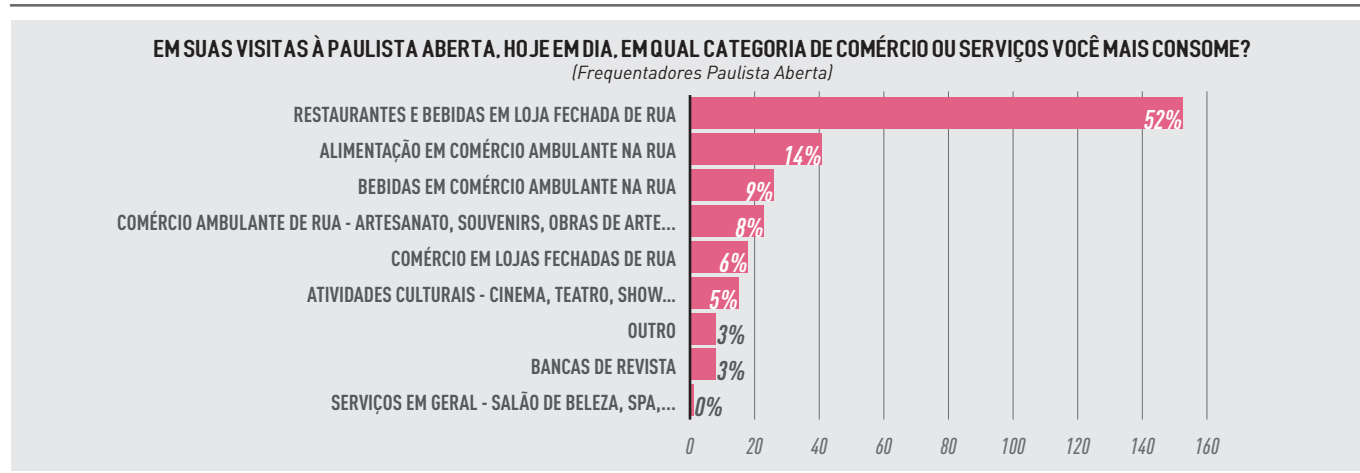
### HÁBITOS DE CONSUMO NO LOCAL

Esta seção se dedica a analisar as perguntas direcionadas a frequentadores e moradores no que diz respeito a seus hábitos de consumo. Vale lembrar que não foi possível realizar a comparação entre a Av. Brig. Faria Lima e Av. Paulista para frequentadores, visto que não foram coletadas informações para frequentadores daquela primeira.

Começando por frequentadores, os dados indicaram que a maior parte deles consome algo em suas visitas à Paulista Aberta: quase 50% dos frequentadores relataram consumir em todas as vezes que visitam a avenida. Foram poucos aqueles que relataram nunca consumir nada.

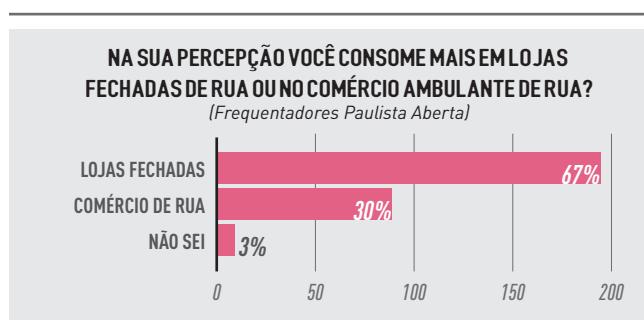


Mais de 50% dos frequentadores também indicaram os “restaurantes fechados” presentes na avenida como a categoria de comércio em que mais consomem. Na sequência, com quase 15%, veio a categoria “alimentação de rua”, tratada nesta pesquisa como aquela vendida por ambulantes. “Bebidas de rua” compõem a terceira



categoria, com um pouco menos de 10% de frequentadores. Esses dados mostram que a maior parte dos gastos dos frequentadores da Paulista Aberta é com alimentação.

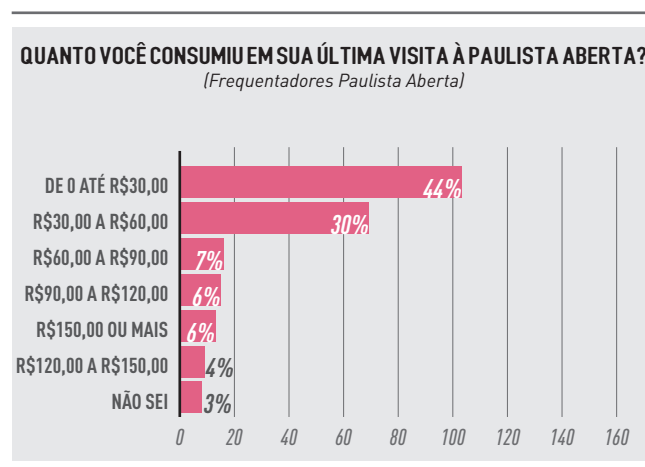
Essa maior proporção de consumo em ambientes fechados se confirma na figura seguinte, mostrando que os frequentadores recorrem mais a lojas fechadas do que ao comércio na rua.



É interessante notar que a maior parte dos frequentadores consumiu algo na sua última visita. Quase 75% deles relataram ter consumido algo contra um pouco mais de 25% que não consumiram nada. Isso dá uma boa noção de como a movimentação econômica da Paulista Aberta é de fato importante.



O maior consumo na categoria alimentação também deve estar influenciando os valores gastos nos passeios. Como pode ser visto na figura abaixo, a maior parte dos frequentadores relatou consumir entre R\$0,00 e R\$30,00 – valores considerados baixos. Valores entre R\$ 30,00 e R\$ 60,00 também são frequentes e podem, em parte, ser referentes a itens de alimentação.

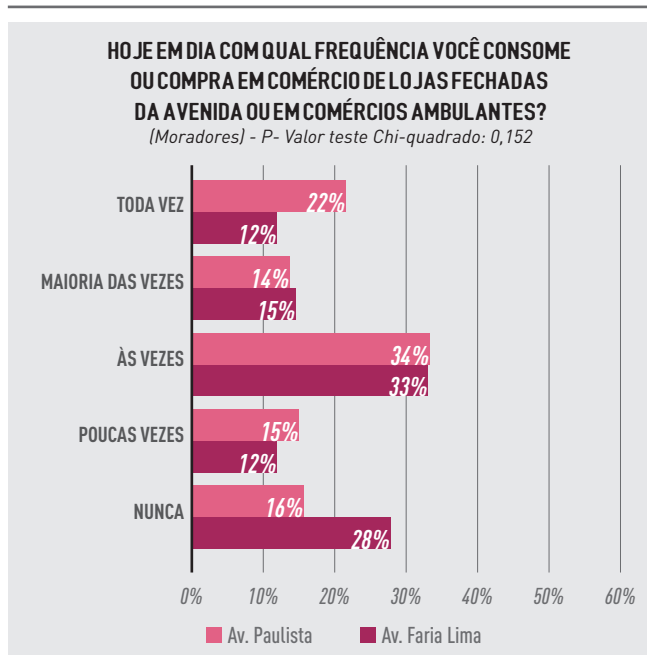


Os resultados de moradores são um tanto diferentes dos resultados dos frequentadores. Além disso, também foi possível comparar com os moradores da Av. Brig. Faria Lima com o objetivo de inferir se existiriam diferenças estatisticamente significantes entre os dois grupos que justificassem afirmações a respeito dos impactos do programa Paulista Aberta.

Em comparação aos frequentadores da Av. Paulista, os moradores desta mesma avenida parecem muito menos propensos a consumir do que aqueles. Enquanto quase 50% dos frequentadores relataram consumir toda vez que visitam a Av. Paulista, menos de 25% dos moradores consomem “todas as vezes”. A maior parte dos moradores só consome “às

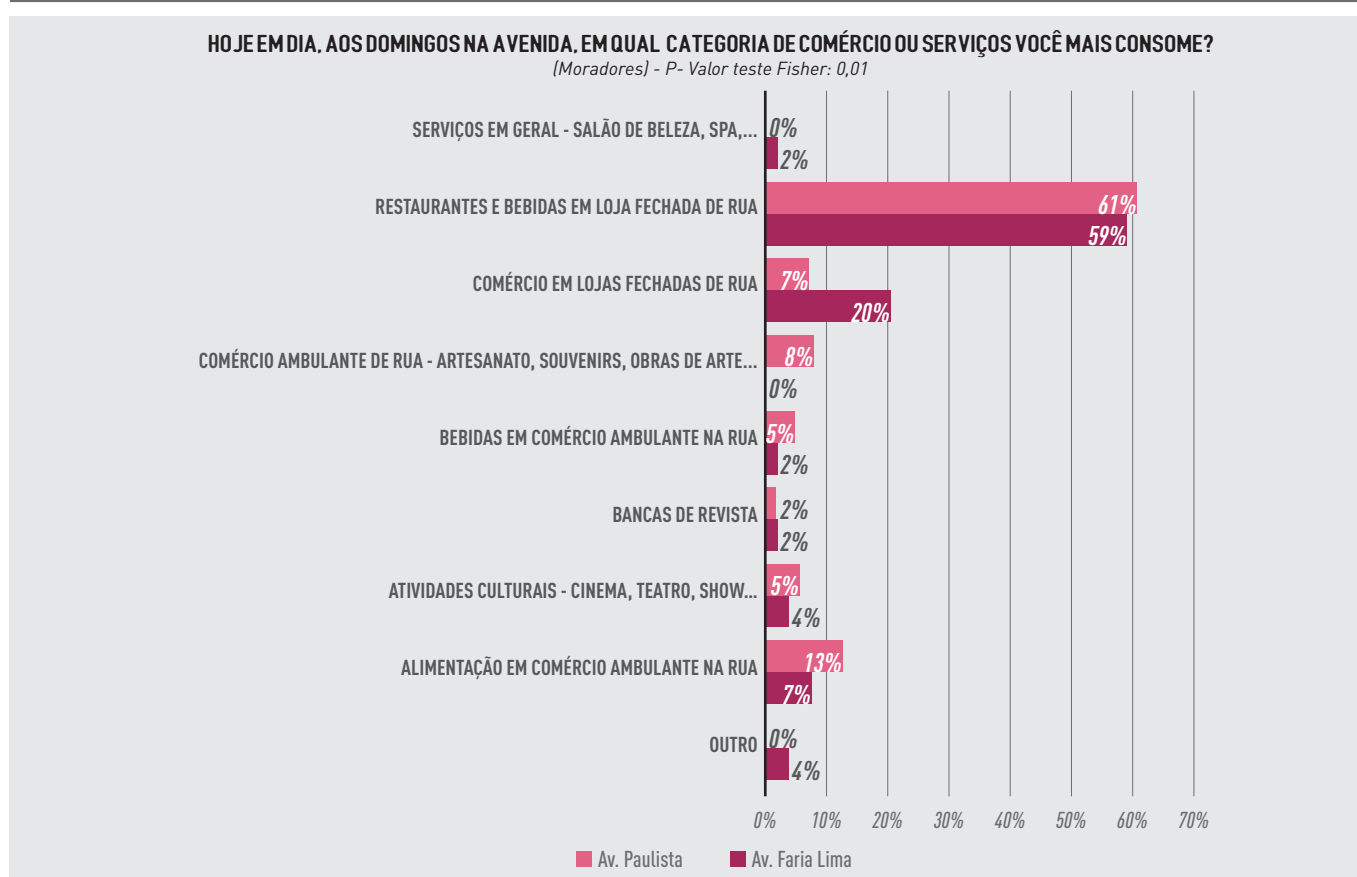
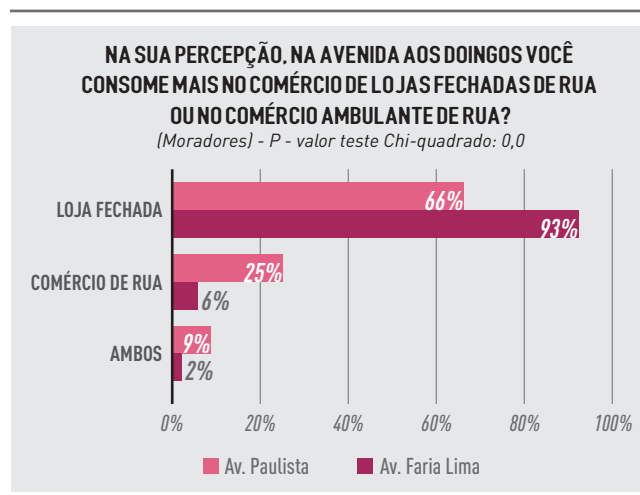
vezes”, havendo um número razoavelmente alto de pessoas que não consomem nunca (13% dos moradores).

Quando consideramos a Av. Brig. Faria Lima, podemos ver a diferença de médias dos hábitos de consumo dos moradores nas avenidas principais próximas às suas casas. Comparando os moradores da Av. Paulista com os da Av. Brig. Faria Lima, vê-se que as diferenças nas frequências de consumo dos dois grupos são estatisticamente desprezíveis pelo método da comparação de médias. O P-valor do teste Chi-quadrado das proporções é maior do que 10%, indicando que não se pode considerar a existência de diferenças significativas entre os grupos. Isso é indicativo de que o programa não tem impacto sobre a frequência de consumo de moradores, pois tanto os residentes próximos à Av. Brig. Faria Lima como à Av. Paulista mantêm os mesmos hábitos de frequência de consumo.



Os moradores da Av. Paulista são ainda mais inclinados a frequentar restaurantes fechados do que os frequentadores da Av. Brig. Faria Lima (um pouco mais de 60% versus cerca de 50%, respectivamente). No entanto, quando se comparam moradores das duas avenidas, há uma diferença estatística significativa entre eles (P-valor menor do que 5%). Os moradores da Av. Paulista parecem estar mais dispostos a ir a locais menos fechados. Há mais moradores da Av. Paulista indo a comércio e alimentação de rua do que os da Av. Brig. Faria Lima. Esse dado poderia ser reflexo de um efeito do Programa, pois a disponibilidade de ambulantes na Av. Paulista é muito maior. O levantamento de comércio ambulante aos domingos identificou 169 comerciantes na Av. Paulista contra apenas cinco na Av. Brig. Faria Lima.

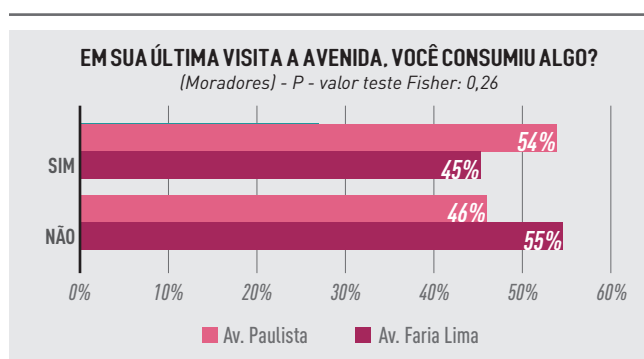
A figura abaixo deixa ainda mais claro a relação entre os moradores das duas avenidas. Há muito mais pré-disposição para ambientes abertos na Paulista do que na Av. Brig. Faria Lima, de forma geral.





Nos demais aspectos de consumo, destacados logo abaixo, o perfil dos moradores das duas regiões é muito similar, não existindo diferença significativa entre eles. Chama a atenção que os valores gastos sejam praticamente os mesmos no segundo gráfico, por mais que existam algumas diferenças nas faixas mais baixas de gastos. De fato, não foi possível afirmar que os moradores da Av. Paulista sejam diferentes daqueles da Av. Brig. Faria Lima. Isso pode ser explicado pela similaridade da renda e do poder de compra que perfila essas duas regiões da cidade.

Vê-se uma clara tendência de progressão na participação de pessoas que consomem na “Maioria das vezes” e “Todas as vezes” entre as pessoas que permanecem “Menos de 1 hora” e pessoas que permanecem “3 horas” (respectivamente, 10%, 21%, 40% e 54%) na Paulista Aberta, enquanto há uma regressão dos níveis de pessoas que consomem “Poucas vezes” ou “Nunca”. Isso leva a crer que, quanto mais tempo um morador permanece na Paulista Aberta, maior será sua probabilidade de consumo no comércio da avenida. Não foram encontradas as mesmas indicações dentre o grupo de frequentadores.



Para frequentadores, entre aqueles que visitam a Paulista Aberta e consomem “Toda vez”, há uma predominância daqueles que o fazem prioritariamente em “Restaurantes e bebidas em loja fechada” (54%). Os que consomem “Alimentação em comércio ambulante na rua” vêm em seguida com (16%). Com relação aos dados agregados, podemos destacar que 79% dos que consomem “Toda vez” o fazem para consumo de comidas e bebidas, seja em comércio de rua, seja em lojas fechadas. Se dividirmos as categorias em comércio fechado (lojas, restaurantes ou bancas de revista) e comércio de rua (comida, bebida ou artesanato), verifica-se 59% e 35% daqueles que consomem “Toda vez” na PA, respectivamente.

## 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.

Av. Paulista		Av. Brig. Faria Lima	
Lojas fechadas	Comércio ambulante	Lojas fechadas	Comércio ambulante
63/102	136/169	81/110	3/5
nº de respondentes/ nº de estabelecimentos levantados			

Além da aplicação dos questionários, os pesquisadores realizaram um levantamento do perfil do comércio local preenchido em formulários em *tablet* no qual os pesquisadores coletaram diversas informações, como especificação da atividade comercial e horários/dias de funcionamento.

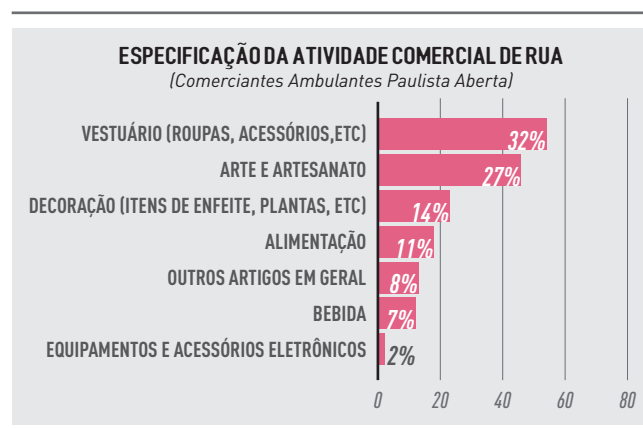
### Comércio ambulante – levantamento sobre caracterização

O levantamento ocorreu no dia 21 de outubro de 2018, tendo sido identificados ao todo 169 comércios ambulantes na Paulista Aberta e apenas cinco na Av. Brig. Faria Lima. 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.

Mais da metade (56%) dos comércios

ambulantes identificados na Paulista Aberta funcionam em barracas ou quiosques montados nas calçadas ou no leito carroçável, seguidos pelos que funcionam de maneira móvel (18%), deslocando-se, ou por aqueles que vendem seus produtos em mesas (18%). Com relação às categorias de produtos vendidos, os itens relacionados a vestuário aparecem em destaque (32%) seguidos pelos de arte e artesanato (27%), decoração (13%), alimentação (11%), outros artigos em geral (8%) e bebida (7%). A menor representatividade foi encontrada nos equipamentos e acessórios eletrônicos (2%).

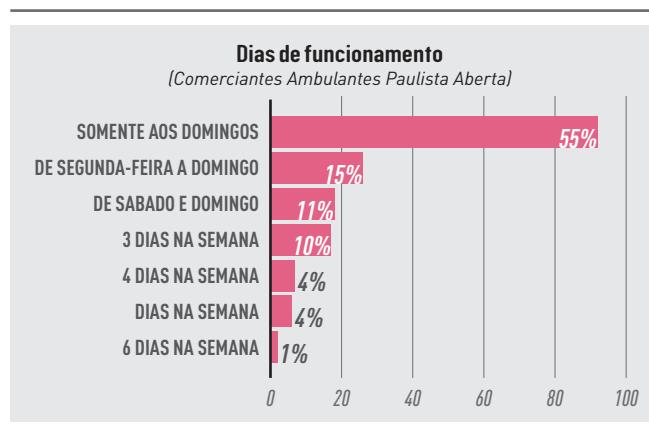
### Categorias de produtos vendidos pelo comércio ambulante da Av. Paulista:



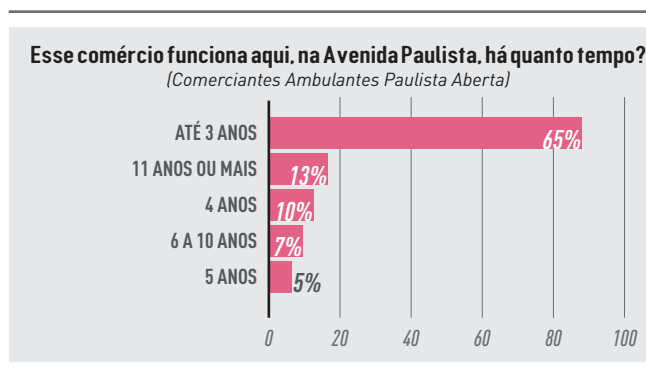
### Comércio ambulante - dados sobre funcionamento

Em relação ao funcionamento desse tipo de comércio, é interessante apontar que mais da metade (55%) dos estabelecimentos identificados abrem somente aos domingos, nos dias da Paulista Aberta. Além disso, quase metade funciona desde a manhã até o período da tarde (46%), ao passo que muitos (29%) funcionam de manhã até de noite.

O alto número de ambulantes que trabalha somente aos domingos pode estar relacionado ao fato de que, dentre os 136 entrevistados, 80 declararam que o comércio não existia antes da Paulista Aberta, o que representa 47% de todos os identificados (169) e 59% dos entrevistados (136).



Dentre os entrevistados, é interessante notar que, além do alto número de comércios recentes, com até três anos de existência (65%), há também um número considerável de ambulantes com 11 ou mais anos (13%). O questionário também perguntava havia quanto tempo o entrevistado trabalhava no local, o que indicou que 48% deles trabalhavam havia até dois anos no comércio, seguidos por 21% que trabalhavam havia mais de cinco anos. Além disso, 65% deles declararam não trabalhar no local durante os dias úteis, o que está de acordo com o fato de que muitos abrem somente aos domingos.



O questionário fez perguntas específicas sobre alterações nos horários de funcionamento somente para os comerciantes ambulantes que existiam antes da Paulista Aberta havia mais de três anos. Em relação aos turnos de domingos, 61% declararam que não alteraram seu horário de funcionamento e 39% não o fizeram. Somente 14 ambulantes dos que existiam antes do programa também abrem aos dias úteis, e, destes, apenas três tiveram alterações em seus turnos durante a semana.

Os pesquisadores também perguntaram sobre licenças ou permissões para funcionamento na avenida. Dos entrevistados, 59% afirmaram possuir algum tipo de licença. Dentre os 59% que têm licença, a grande maioria (78%) se refere a uma licença da Prefeitura enquanto o restante (22%) afirmou ter amparo da lei para comercializar seus produtos no local. Quanto ao número de funcionários, todos os comércios ambulantes possuem, no máximo, cinco pessoas trabalhando.

O público-alvo do comércio ambulante é bastante variado. Segundo os comerciantes, é composto por adultos e turistas, principalmente, mencionados por entre 80

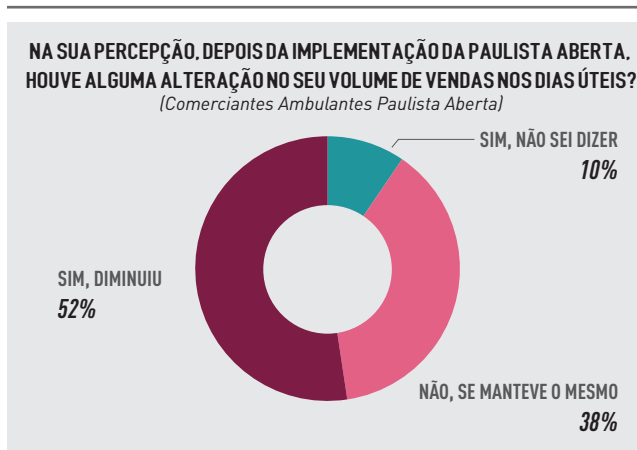
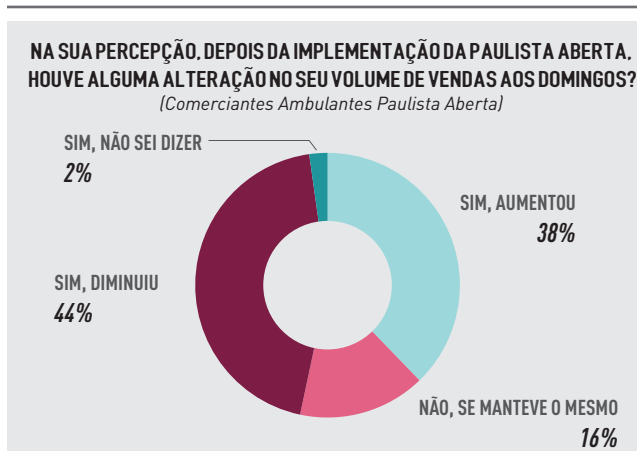
e 100 deles; jovens, mencionados por 76; e, também, idosos e crianças, mencionados por entre 40 e 50 dos comerciantes. A principal dificuldade que afeta o desenvolvimento desse tipo de negócio são os problemas com a fiscalização e a regularização e com outros problemas menos indicados, como a falta de clientes, a burocracia para retirada de licenças de alvará na Prefeitura, falta de instalações adequadas e falta de crédito e capital próprio.

### Comércio ambulante – dados sobre vendas, custos e investimentos:

Os comerciantes ambulantes que funcionavam no local antes da implementação do Programa Paulista Aberta foram questionados sobre sua percepção em relação a alterações percebidas após a implementação do programa. As perguntas buscaram investigar questões relacionadas ao volume de vendas, custos e investimentos feitos em seus negócios. Ao todo, 44 comerciantes no total foram questionados.

Notou-se ter havido uma diminuição, no geral, do volume de vendas dos comércios ambulantes após a implementação da Paulista Aberta tanto nos dias úteis, indicado por 52% deles, quanto aos domingos, indicado por 44% destes. O fato dessa tendência ter sido percebida tanto nos dias úteis quanto aos domingos é um indicativo de que esse impacto pode não estar relacionado ao programa em si, mas a questões econômicas externas. Somente aos domingos foi percebida uma melhoria nas vendas nesse período para parte dos entrevistados (38%),

situação não indicada por nenhum dos comércios que também funcionam durante os outros dias da semana.



Em relação ao fluxo de clientes aos domingos, 53% indicaram que o movimento aumentou, 25% que diminuiu e 20% afirmaram ter-se mantido o mesmo. Já nos dias úteis, apenas 5% indicaram que o movimento aumentou, enquanto para 62% ele se manteve o mesmo, tendo sido reduzido para 28%. Já para 73%, o público se manteve o mesmo depois da Paulista Aberta e para 27% dos comerciantes foi percebida uma diferenciação.

Em relação à alteração em custos totais, fixos ou variáveis, dos estabelecimentos,



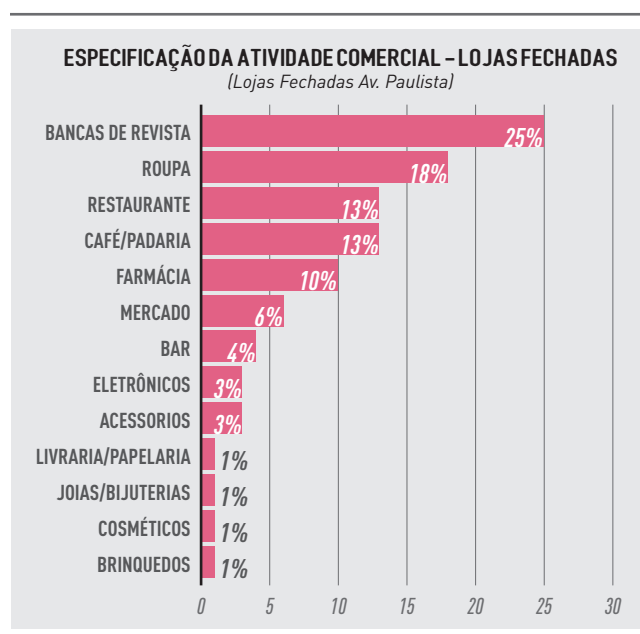
para 59% não houve alterações e para 36% seus custos aumentaram. Somente 5% indicaram diminuição em seus custos. A grande maioria (91%) não contratou novos funcionários após a implementação da Paulista Aberta.

### Lojas fechadas - levantamento sobre caracterização

A coleta de dados foi feita nos dias 1º e 2 de outubro de 2018 na Av. Paulista e nos dias 16, 17 e 18 do mesmo mês e ano na Av. Brig. Faria Lima. Seguindo os critérios da amostra de estabelecimentos abordados no estudo, explicados na seção do plano amostral, foram identificadas, ao todo, 102 lojas fechadas<sup>33</sup> na Av. Paulista e 110 na Av. Brig. Faria Lima.

Na Av. Paulista, é importante mencionar que cerca de um quarto (26%) dos comércios identificados foram bancas de revistas, seguidas pelas lojas de roupas (18%), restaurantes (13%), cafés/padarias (13%) e farmácias (10%). As demais categorias representaram menos de 10% dos estabelecimentos. As categorias identificadas relacionadas à alimentação, em

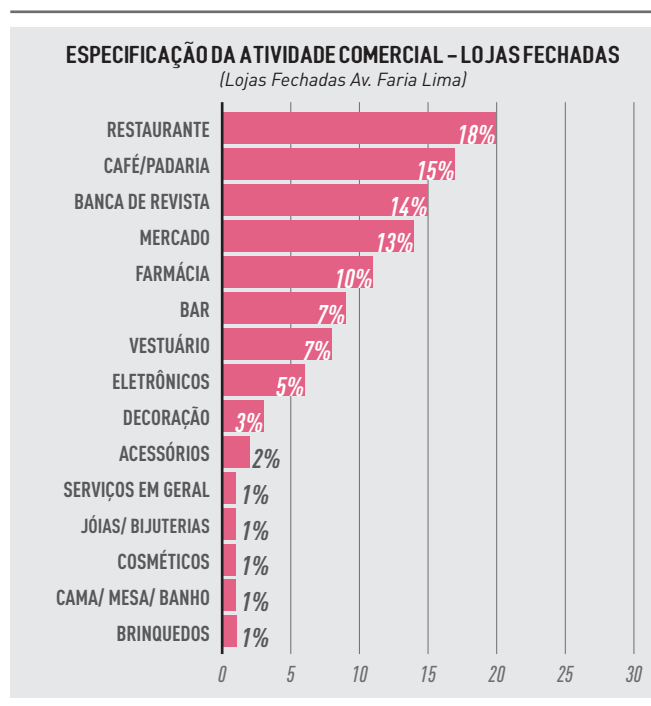
geral (restaurante, café/padaria e mercado), somaram, ao todo, 32% de todas as lojas fechadas da avenida.



Na Av. Brig. Faria Lima, os restaurantes apareceram em destaque (18%) seguidos pelos cafés/padarias (15%), bancas de revista (14%), mercados (13%) e farmácia (10%), com as demais categorias representando menos de 10% do total. Em relação às categorias relacionadas à alimentação (restaurante, café/padaria, mercado), estas representaram, juntas, 46% dos estabelecimentos da avenida.

<sup>33</sup> Loja fechada neste estudo se refere a lojas dentro de edificações da avenida e também a bancas de revistas fixas.





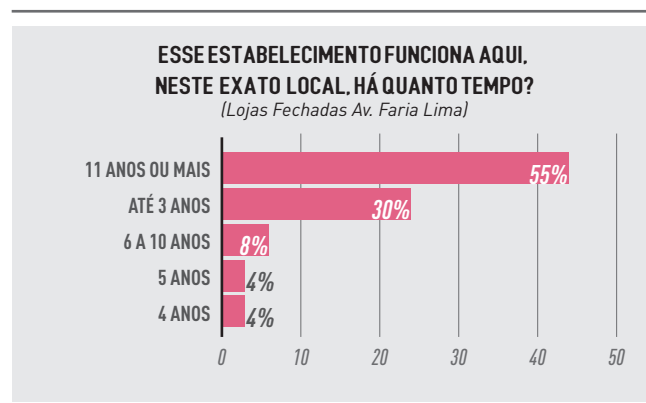
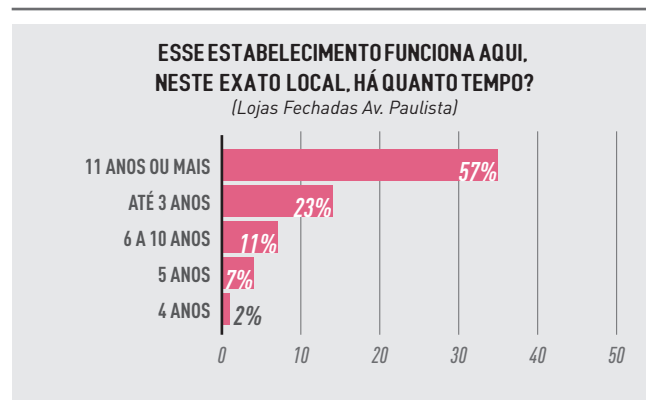
Os pesquisadores também estimaram os tamanhos das fachadas das lojas. Na Av. Paulista, 45% das lojas fechadas possuem menos de 5m de fachada ou entre 6 e 10m (42%). A grande maioria (76%) é formada por lojas térreas, com 13% delas possuindo algum tipo de mezanino e 6% com dois ou mais andares além do térreo. Na Av. Brig. Faria Lima, o cenário encontrado é próximo ao da Av. Paulista, com metade das lojas contando com fachadas de seis a 10m e 39% com até 5m, 84% das lojas somente térreas, 10% com térreo e mais um andar e 6% com mezanino.

**Lojas fechadas – dados sobre funcionamento**

Os comerciantes também foram questionados sobre o funcionamento das lojas aos domingos. Na Av. Paulista, a maior parte (75%) dos comerciantes declarou que seus estabelecimentos abrem aos domingos. Já na Av. Brig. Faria Lima, o

cenário encontrado é o inverso, onde 72% dos comerciantes declararam não abrir nesse dia. Na Av. Paulista, quase todos os estabelecimentos já abriam aos domingos antes mesmo da Paulista Aberta surgir, destacando-se que apenas três lojas passaram a abrir aos domingos após o início do programa. Estatisticamente, essa quantidade não é representativa para indicar que a diferença de funcionamento dos estabelecimentos aos domingos entre as duas avenidas poderia advir de algum efeito do Programa.

Em ambos os grupos, 57% e 55% das lojas existentes na Av. Paulista e na Av. Brig. Faria Lima, respectivamente, existem há mais de 11 anos. No entanto, há um maior número de lojas com até 2 anos na Av. Brig. Faria Lima e entre 3 e 5 anos na Av. Paulista.

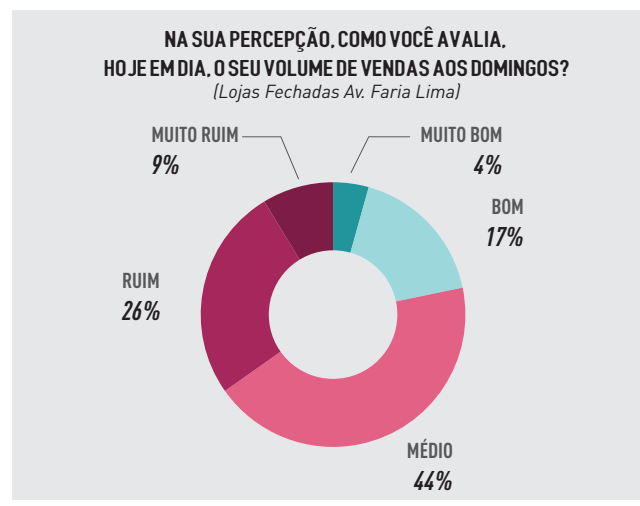
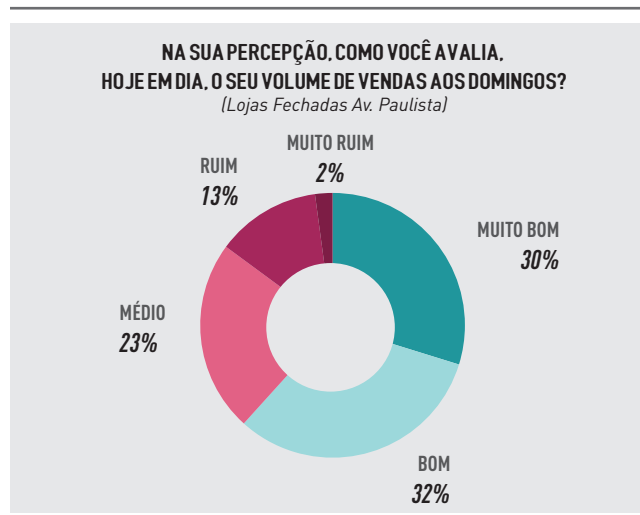


Em relação ao número de funcionários dos comércios abordados, na Av. Paulista, 35% deles possuem entre 1 e 5 funcionários, 29% entre 6 e 10 funcionários, 25% mais de 21 e 9% entre 16 e 20 empregados. Na Av. Brig. Faria Lima, 41% possuem entre 1 e 5 funcionários, 25% entre 6 e 10 funcionários e 11% possuem de 11 a 15 empregados, entre 16 e 20 empregados ou mais de 21.

### Lojas fechadas - dados sobre vendas, custos e investimentos

Na Av. Paulista, a percepção da maior parte dos comerciantes de lojas abertas aos domingos é de que seu volume de vendas é bom (30%) e muito bom (32%). Na Av. Brig. Faria Lima, não foram encontradas as mesmas tendências, onde quase metade dos comerciantes considera o volume de vendas aos domingos médio (44%) e cerca de um quarto (26%) ruim.

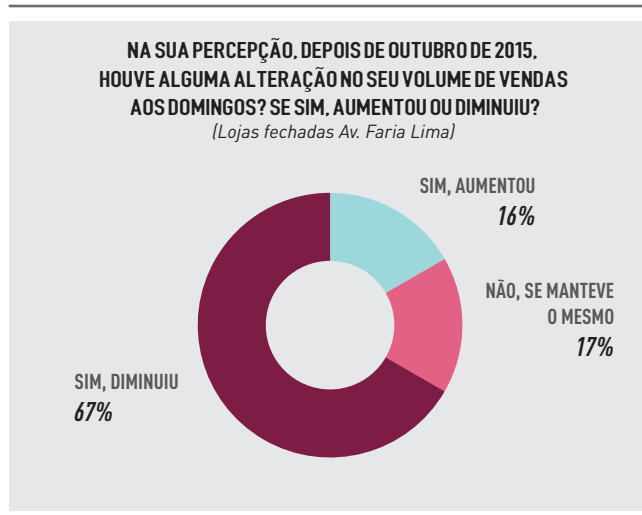
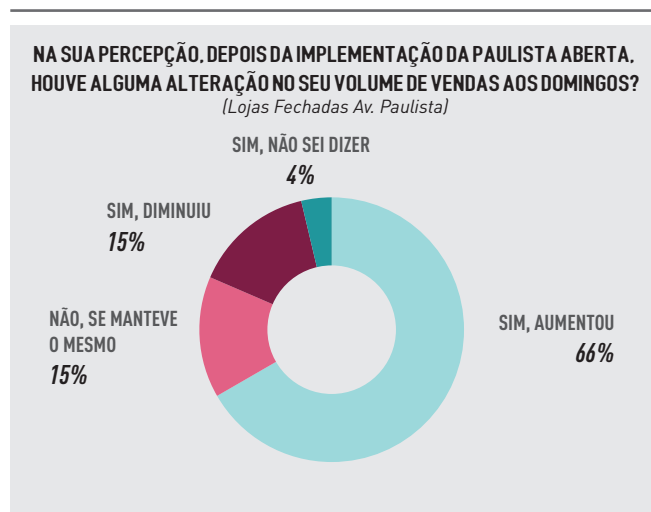
Os gráficos abaixo mostram que, no geral, a percepção quanto ao volume de vendas aos domingos na Av. Paulista é melhor do que a da Av. Brig. Faria Lima. É importante notar que se tratam de amostras diferentes, uma vez que há menos lojas abertas aos domingos na Av. Brig. Faria Lima do que na Av. Paulista.



Já em relação aos dias úteis foram verificadas tendências mais próximas para os comerciantes dos dois grupos, onde a maioria considera o fluxo de vendas bom (59% e 46% respectivamente), seguido pelos que consideram médio (22% e 30%). No caso da Av. Paulista, foram seguidos pelos que

consideram muito bom (14%) e, no caso da Av. Brig. Faria Lima, pelos que consideram o fluxo ruim (20%). Essas análises mostram que há uma ligeira tendência de uma percepção mais positiva na Av. Paulista em relação à Av. Brig. Faria Lima durante os dias úteis.

Os comerciantes que abriam aos domingos antes da implementação da Paulista Aberta também foram questionados sobre sua percepção de alteração do volume de vendas aos domingos. Novamente, é importante lembrar que as amostras nesse caso variam, pois, na Av. Paulista, há um número maior de lojas que funcionavam naquele local e que já abriam aos domingos antes da Paulista Aberta, totalizando 27 e 12 dentre os entrevistados na Av. Paulista e Av. Brig. Faria Lima, respectivamente. No caso da Av. Paulista, a maior parte deles (66% - 18 de 27) afirmou ter percebido um aumento nas vendas aos domingos após o começo do programa. Já na Av. Brig. Faria Lima, a maior parte (67% - 8 de 12) afirmou o contrário, que suas vendas aos domingos diminuíram.



Em relação aos dias úteis, na Av. Paulista, a grande maioria (75% - 32 de 43) não notou nenhuma alteração no volume de vendas durante a semana. Na Av. Brig. Faria Lima, a maior parte (63% - 38 de 60) dos comerciantes declarou ter percebido uma queda em seu volume de vendas, seguindo a tendência encontrada sobre a percepção das vendas de domingo,

Em relação ao volume de clientes, as percepções seguem as tendências do volume de vendas. Aos domingos, os comerciantes da Av. Paulista, no geral, declararam ter um movimento melhor do que os da Av. Brig. Faria Lima. A maior parte dos comerciantes na Av. Paulista considera o fluxo aos domingos muito bom (36%), bom (30%) ou médio (19%) e uma pequena parte ruim (13%) ou muito ruim (2%). Na Av. Brig. Faria Lima, a maior parte dos comerciantes acham o movimento médio (35%), ruim (35%) ou bom (22%) e uma minoria muito bom (4%) ou muito ruim (4%). Nos dias úteis, os cenários se aproximam, onde os comerciantes da Av. Paulista no geral acham o movimento bom (37%), muito bom (35%) ou médio (18%),

enquanto na Av. Brig. Faria Lima a maior parte acha o volume de vendas bom (47%), médio (30%) e muito bom (12%).

Os dados sobre percepção de alteração do fluxo de clientes em ambas as avenidas se assemelham e reforçam a percepção sobre o volume de vendas. Novamente, na Av. Paulista, a maioria (66%) afirma que percebeu um aumento no fluxo de clientes aos domingos e não notou alterações durante a semana (79%). Na Av. Brig. Faria Lima, os comerciantes se dividiram entre os que não perceberam alterações aos domingos (50%) e os que acharam que o fluxo de clientes diminuiu (42%). Em relação aos dias úteis, a maior parte declarou que o movimento diminuiu (51%) ou se manteve o mesmo (34%).

Em relação à percepção de alteração em seu público de venda, para 52% da Av. Paulista, não houve alteração, para 32% foram notadas mudanças e 16% não souberam responder. Na Av. Brig. Faria Lima, um índice menor de comerciantes afirmou notar mudanças em seu público (somente 9%), enquanto para 89% o público se manteve o mesmo.

Em relação a alterações em custos totais, fixos e variáveis do estabelecimento, para 86% dos comércios fechados da Av. Paulista abertos há mais de três anos não houve alterações após a implementação do Programa e para 12% seus custos aumentaram. Já para o comércio da Av. Brig. Faria Lima, mais da metade (61%) dos comerciantes percebeu aumentos em seus custos nesse período, seguido pelos que

disseram que os custos se mantiveram os mesmos (27%). Em ambas as avenidas, a maior parte dos comerciantes (89% na Av. Paulista e 87% na Av. Brig. Faria Lima) disse não ter contratado mais funcionários.

Também foram investigadas as alterações em fachadas e na calçada dos estabelecimentos para acompanhar possíveis investimentos para aumentar a visibilidade ou atratividade dos comércios. Na Av. Paulista, grande parte (75%) dos comerciantes declarou não ter feito alterações em suas fachadas; na Av. Brig. Faria Lima esse índice foi um pouco menor (63%). Os que fizeram obras ou alterações representaram 25% na Paulista e 37% na Av. Brig. Faria Lima. Em relação às calçadas, quatro comerciantes da Av. Paulista indicaram ter colocado mesas, construídos *decks* ou reformado a pavimentação, e nenhum na Av. Brig. 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 apresentarem uma percepção de que seu fluxo de clientes e volume de vendas é melhor em comparação com a mesma 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 – isto é, após a implementação da Paulista Aberta. Isto porque, na Av. 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, seja em obras em suas fachadas ou calçadas, não há diferenças significativas entre as médias dos dois locais.

### **Lojas fechadas - dados sobre faturamento médio mensal**

Quanto ao faturamento médio mensal, apenas 14% dos comerciantes entrevistados na Av. Paulista responderam a essa pergunta. Destes, 43% declararam receber em média até R\$ 100 mil por mês, seguidos pelos que ganham mais de R\$ 1 milhão (21%) e entre R\$ 101 mil e R\$ 500 mil (14%). O percentual de resposta na Av. Brig. Faria Lima foi um pouco maior, com 25% dos comerciantes respondendo. Destes, 61% declararam ter um faturamento de até R\$ 100 mil seguidos por 29% com um faturamento entre R\$ 101 mil e R\$ 500 mil.

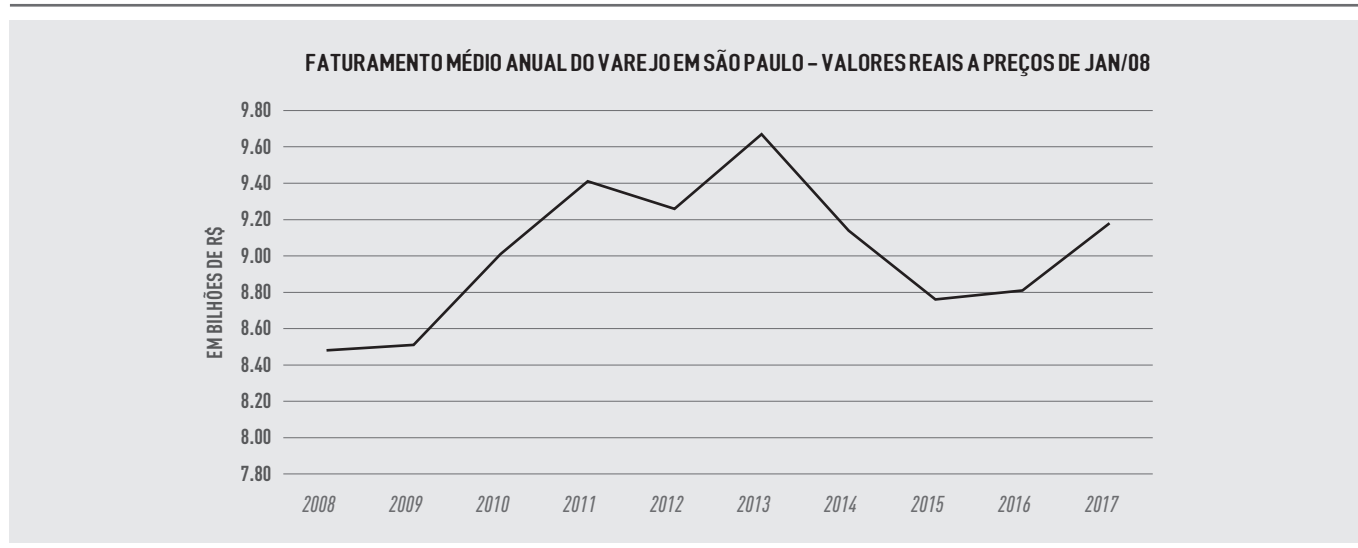
O questionário também investigou o percentual do faturamento do estabelecimento atribuído às vendas de domingo. Assumindo que a maior parte dos comércios que abre aos domingos funciona durante todos os dias da semana (ou pelo menos durante seis dias), o domingo teria o peso equivalente a aproximadamente um sétimo do faturamento (14%), assumindo um peso equilibrado entre todos os dias, ou menos do que isso por ser um dia da semana, em situações típicas, de ter menor movimento do que os demais. Na Av. Paulista, os dados dos questionários confirmam essa tendência, com 69% (24 de 69) dos entrevistados indicando que as vendas de domingo representam até 20% de seu faturamento. No entanto, é interessante

destacar que, para 25% (9 de 67), as vendas de domingo representam entre 20 e 50%, com 6% (2 de 69) declarando que as vendas desse dia representam mais da metade de seu faturamento mensal. Na Av. Brig. Faria Lima, o número de respondentes para essa pergunta foi bem menor, pois apenas 22 estabelecimentos comerciais entrevistados no local abrem também aos domingos, comparados aos 69 na Av. Paulista. Destes, a grande maioria (18 de 22) declarou que as vendas de domingo representam até 20% de seu faturamento, enquanto para os quatro restantes o percentual atribuído esteve em faixas diferentes, acima dos 20%.

### **Dados secundários sobre o faturamento do varejo na cidade de São Paulo**

Para complementar as análises realizadas com os dados primários, também foram coletadas informações sobre o faturamento do comércio varejista da cidade de São Paulo como um todo. Os dados foram disponibilizados pela FECOMÉRCIO. O gráfico abaixo mostra o panorama geral da evolução do faturamento real do comércio varejista em São Paulo ao longo dos últimos anos. Nota-se uma forte queda no faturamento médio anual a partir de 2013, muito ligada à crise econômica em curso no país. A recuperação veio sendo recuperada lentamente após 2015, quando, em 2017, os valores começaram a subir em ritmo mais acelerado. É interessante comparar o desempenho do comércio na Paulista Aberta com o restante da cidade. A melhora nas vendas do comércio na Av. Paulista posterior ao início da Paulista Aberta coincide com a também melhora dos indicadores da cidade





como um todo. Por outro lado, vale lembrar que o contrafactual da Av. Paulista, a Av. Brig. Faria Lima, não apresenta essa mesma melhora.

## VALORES IMOBILIÁRIOS

A intenção de utilizar os dados do Grupo ZAP foi verificar os impactos sobre uma possível valorização imobiliária que o programa Paulista Aberta poderia causar à região. Considerando essa nova opção de lazer na cidade um fator de atração por pessoas procurando moradia, consequentemente isso implicaria efeitos de aumento no preço de locação e venda de imóveis no entorno. Em outras palavras, a Paulista Aberta funcionaria como uma amenidade a mais para o bairro, algo que é valorizado pelos moradores e por quem procura imóvel em determinada região. Por outro lado, é possível, também, que o programa desvalorize a região aos olhos dos moradores mais antigos por trazer um fluxo muito grande de visitantes e, com isso, todos os problemas que derivam de grandes aglomerações, tais como lixo, poluição sonora e possivelmente violência. Assim, podem

existir efeitos ambíguos relacionados à valorização imobiliária.

A estratégia para fazer essa avaliação foi construir um controle sintético do preço de imóveis da região em volta da Av. Paulista, utilizando um *pool* de logradouros semelhantes em sua dinâmica espacial e urbana. Dito de outro modo, foram coletadas informações do mercado imobiliário de moradia para regiões em volta desses logradouros cuja dinâmica fosse similar à da região delimitada em volta da Av. Paulista. Como referência para realização desse *buffer* em torno da Av. Paulista, considerou-se a amostragem de moradores coletada nos dados primários da presente pesquisa – ou seja, a área em volta da Av. Paulista para esta avaliação de controle sintético representou um *buffer* similar àquele utilizado para entrevistar os moradores na avaliação de dados primários. Com o emprego da mesma metodologia, a partir das bases de quadras fiscais da Prefeitura, também foram delimitadas as regiões em volta dos logradouros inclusos no *donors pool*. Assim, para todos os endereços considerados no

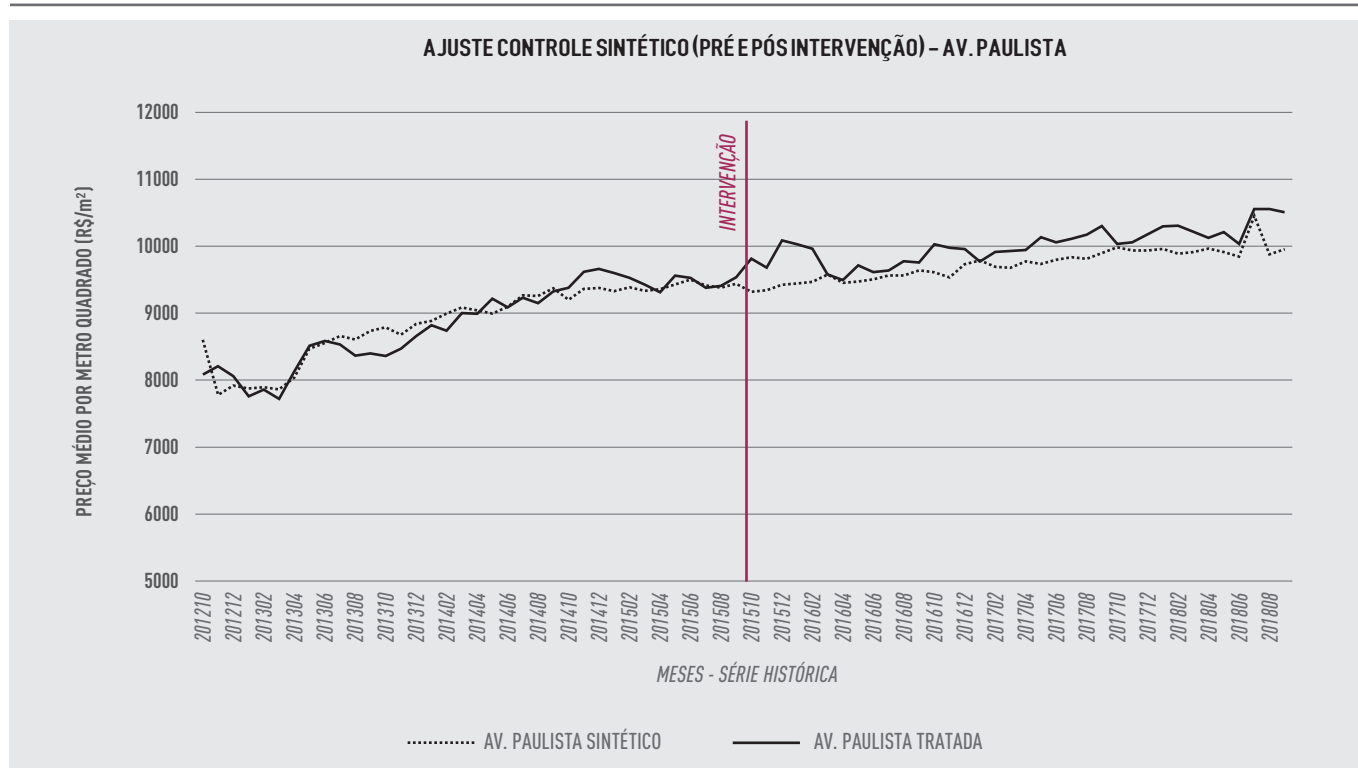
*donors pool*, bem como a própria Av. Paulista, foram agregadas informações dos preços de imóveis ofertados na plataforma *online* do Grupo ZAP. Para agregarmos os dados, tirou-se a média aritmética dos preços conferidos a essas áreas em cada mês a partir de outubro de 2012 (conforme disponibilidade de dados oferecida pelo Datazap).

Foram considerados 11 logradouros ao todo: Av. Brig. Faria Lima; Rua Vergueiro; Av. Luiz Dumont Villares; Av. Eng. Luís Carlos Berrini; Av. Brig. Luís Antônio; Av. Ibirapuera; Av. Rebouças; Av. Santo Amaro; Rua da Consolação; Av. Nove de Julho; e Av. dos Bandeirantes<sup>34</sup>.

Vale ressaltar que o Datazap somente disponibiliza os preços ofertados em sua plataforma, e não os preços de venda efetivamente realizados nessas transações.

Mesmo assim, fornece uma boa *proxy* para os valores que, de fato, podem ter sido transacionados, provendo uma boa dimensão das dinâmicas de mercado. Com isso em mãos, foi possível modelar a tendência média dos preços a se analisar.

O gráfico abaixo indica as trajetórias ou tendências tanto da avenida de tratamento como de seu respectivo controle sintético, construído com base nas séries históricas pré-intervenção dos logradouros inclusos no *donors pool*. Foi o ajuste entre as duas trajetórias antes do início do programa que estabeleceu os pesos que cada logradouro do *donors pool* apresentou na ponderação do controle sintético. Se o ajuste pré-intervenção tiver sido bom, significa dizer que o controle sintético replicou bem as características do tratamento, podendo ser considerado como seu contrafactual. Logo, a diferença



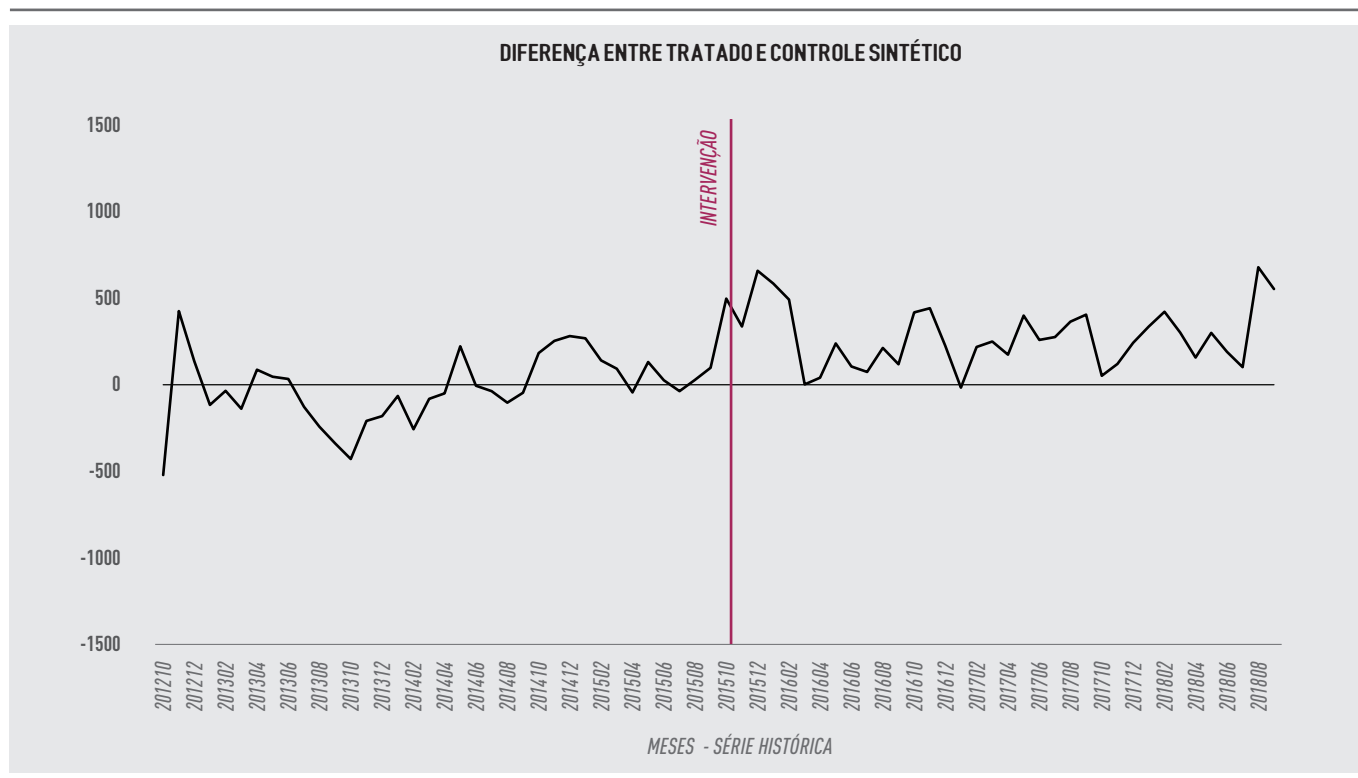
<sup>34</sup> Veja no Anexo II os trechos considerados dessas ruas.

das tendências no período pós-tratamento poderá então ser atribuída ao impacto que o programa teve sobre o tratamento. Conforme pode ser visto no gráfico, nota-se um pequeno “descolamento” entre a trajetória que de fato ocorreu com os preços da Av. Paulista e seu controle sintético. O contrafactual possui uma tendência próxima, porém com preços um pouco mais baixos do que os do tratamento, indicando uma valorização imobiliária na Av. Paulista.

O gráfico seguinte deixa um pouco mais clara a diferença entre as tendências ser um pouco maior no período pós-tratamento. É um gráfico que mostra o comportamento da subtração do tratamento pelo controle sintético. Nota-se que, a partir do momento da intervenção, essa diferença é sempre positiva. Embora exista certo descolamento no pós-tratamento, ele não é claramente

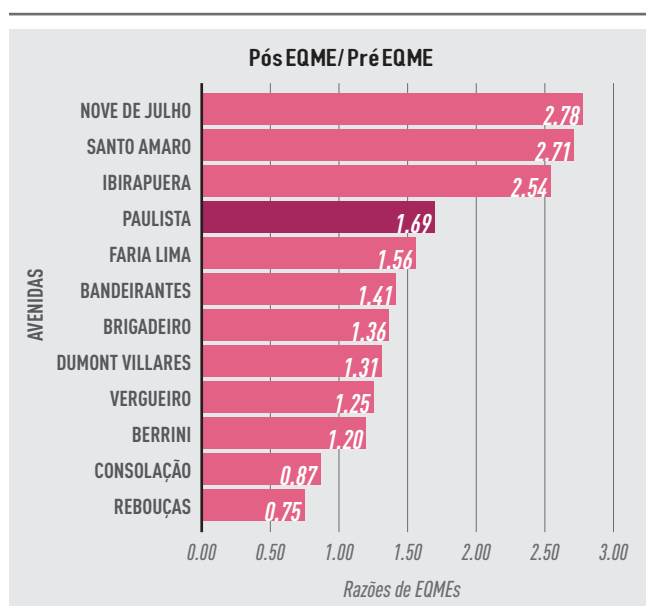
tão grande quando comparado com o ajuste no período anterior. Isso indica que possa ter havido algum impacto positivo sobre os preços, mas ainda sujeito ao teste de se foi um impacto estatisticamente significativo.

Para saber se o impacto é significativo, a abordagem de inferência estatística para tal é realizar testes de efeitos placebo. O que se fez, neste caso, foi construir novos modelos de controle sintético para cada um dos logradouros incluídos no *donors pool*, como se cada um deles pudesse ser considerado como o tratamento. A partir disso, comparou-se o ajuste das trajetórias anteriores e posteriores do momento da intervenção para cada um dos modelos. Utilizou-se a seguinte métrica: razão do EQME pós sobre EQME pré. Foi de se esperar que essa razão fosse mais alta para o tratamento de fato (Av. Paulista) e não para os placebos, pois o tratamento foi o único



lugar onde realmente existiu intervenção e, portanto, onde se espera que o impacto aconteça. Cabe destacar que a possível ocorrência de impactos maiores nos placebos não nos permitiria inferir a mesma ocorrência de impacto na Av. Paulista. O impacto no tratamento seria mais uma obra do acaso do que um efeito propriamente dito, já que não sobrevive aos testes placebo.

O gráfico seguinte mostra esse exercício de testes placebo de todos os logradouros do *donors pool*, além da Av. Paulista. O gráfico mostra que a Av. Paulista foi apenas a quarta rua com a maior razão entre EQMEs, quando ela deveria ter sido a primeira, considerando a hipótese da existência de algum efeito estatisticamente significativo. A conclusão foi de que, embora exista uma diferença aparente nas tendências pós-intervenção entre a Av. Paulista e seu controle sintético, essa diferença não é significativa quando comparada a outras possíveis avenidas. Portanto, não foi possível afirmar que existe valorização, tampouco desvalorização imobiliária na região.



## ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

Segundo a opinião de um dos comerciantes ambulantes entrevistados, o excesso de pessoas durante a Paulista Aberta atrapalha a comercialização de seus produtos, principalmente pelo aumento do grupo de expositores e, conseqüentemente, da competitividade no local. Segundo ele *“antes do programa, não havia esse aglomerado de pessoas que comercializam seus próprios trabalhos.”*

Apesar dessa perspectiva, ele também aponta ganhos em termos de atratividade do local: *“O volume de vendas é consequência da abertura.*

*Foi a quantidade de pessoas que aumentou mesmo. Acabou sendo mais um atrativo na cidade.”* O segundo ambulante entrevistado contextualiza a situação econômica no país e seus efeitos: *“Não deu para tirar muito parâmetro [se aumentou ou diminuiu o volume de vendas], porque quando ela estava normal, não estávamos em uma situação econômica tão ruim. Aí, quando a Paulista fechou para os carros, entramos em crise econômica e acabou gerando uma situação de ‘elas por elas’”.* Segundo esse comerciante, os fatores meteorológicos são os que mais impactam suas vendas. *“Como a gente trabalha na rua, se não fizer um tempo legal, não é interessante para nós. Graças a Deus não tem chovido tanto aos finais de semana ultimamente”.*

## ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

De acordo com o gerente da loja Decathlon, o programa traz um fluxo de clientes considerável para seu estabelecimento. Segundo ele, *“nosso fluxo de pessoas passando pela loja é o maior de todas. (...). Pudemos comparar bem esse fluxo com as eleições [de 2018], quando a Av. Paulista não abriu nos dias da eleição e, portanto, a loja funcionou.*

*O fluxo esteve muito abaixo do que a gente estava acostumado nos outros domingos.”* Ele também menciona o impacto do clima na movimentação de pessoas no local: *“Se no domingo faz aquele dia de sol, a loja enche mais. Quando está aquele domingo nublado, chuvoso, o movimento diminui bastante.”*

A gerente do Ibis aponta que, apesar da Paulista Aberta não influenciar o tempo de estadia de seus hóspedes, ela possibilita a prática de exercícios físicos e atividades de lazer nos arredores do hotel: *“Os hóspedes que precisam ir embora domingo de manhã, acabam indo por outras razões. Ou seja, não acho que a Paulista Aberta seja um motivo para eles estenderem a estadia. Mas, quem fica por aqui, acaba aproveitando o espaço, passeando, andando de bicicleta, caminhando...”*. Ela também fala sobre a importância de acessibilidade ao hotel para não impactar negativamente suas

atividades: *“Foi mantida uma faixa de circulação para o nosso cliente poder chegar e sair do hotel tranquilamente.*

*Isso é extremamente importante. O hotel funciona 24 horas. Precisamos ter um mínimo de acesso livre para a lavanderia que vem buscar a roupa, para o fornecedor do hortifrúti, por aí vai...”*

Para o gerente da Autovagas, houve um impacto da abertura da Av. Paulista no faturamento de sua empresa, embora a organização tenha realizado adaptações para se manter aberta. *“Na Paulista, temos dois estacionamentos. Fizemos uma readequação dos horários, da mão de obra e dos custos operacionais, em geral, para que conseguíssemos manter-nos abertos. No caso do Conjunto Nacional, nosso estacionamento funciona a partir da adaptação de um trecho entre a Alameda Santos e a Rua Padre João Manuel, que tem sido operado na contramão do fluxo original. Tudo isso restringe muito o acesso avulso de clientes e, por isso, a perda foi de 50% [de faturamento nos domingos].”*

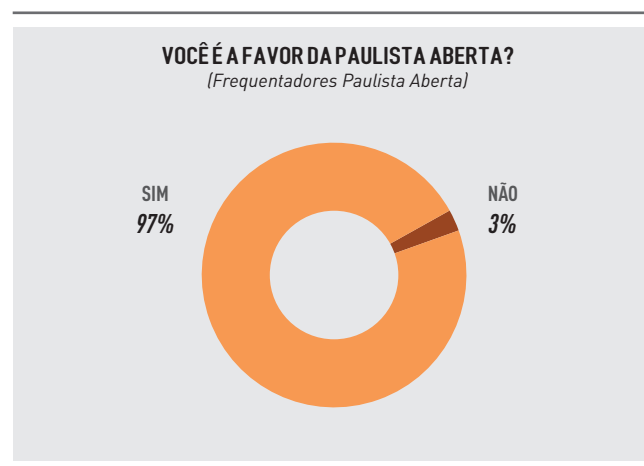


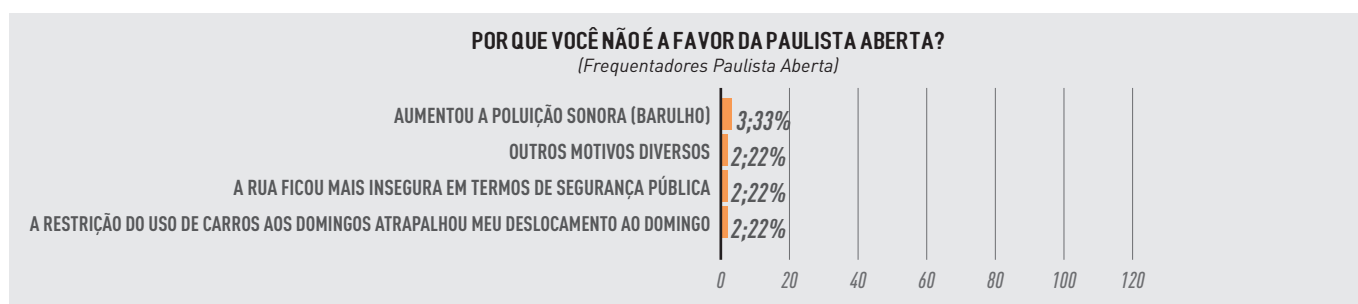
## AVALIAÇÃO DA PAULISTA ABERTA

Todos os questionários aplicados no estudo incluíram perguntas sobre a avaliação do programa pelos seus beneficiários, assim como dos grupos de controle escolhidos. As perguntas investigavam se os entrevistados eram a favor ou não do programa e sua percepção sobre o impacto da Paulista Aberta para a qualidade de vida deles, ou, no caso dos comerciantes, para o “bom” funcionamento dos seus estabelecimentos. Além disso, foi questionado o motivo de serem favoráveis ou não à intervenção. Também foi solicitada a opinião dos entrevistados sobre a percepção que têm em relação à importância da Paulista Aberta como espaço de lazer e entretenimento para a cidade de São Paulo como um todo. Por fim, o estudo também investigou se os moradores e os frequentadores visitariam outras ruas de lazer em São Paulo e se teriam sugestões a respeito de que outra avenida poderia receber o programa. Somente para o caso dos frequentadores, questionou-se se eles já frequentavam outra rua aberta da cidade para além da Paulista Aberta.

### Avaliação Frequentadores

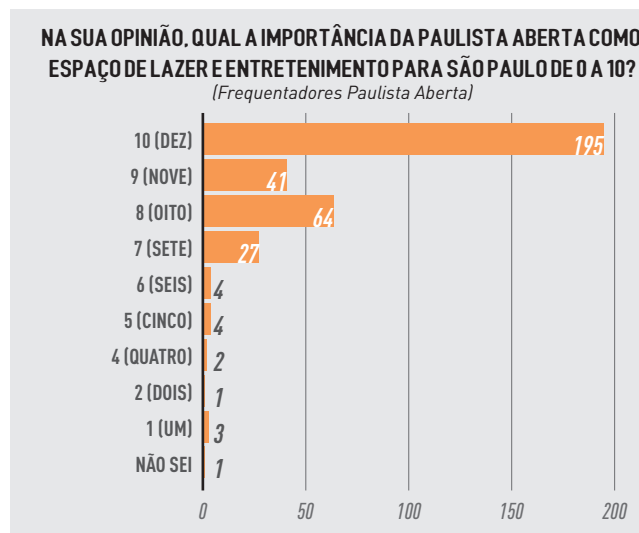
Com relação aos frequentadores do programa, 97% declararam ser a favor da Paulista Aberta. Além disso, a grande maioria (87%) também declarou que acredita que o programa contribui positivamente para sua qualidade de vida. Quando questionados sobre o motivo de serem favoráveis ao programa, as justificativas mais recorrentes estiveram relacionadas ao fato de que a Paulista Aberta é um espaço bom para atividades de lazer (32%), proporciona um espaço público vivo e ativo (22%), democrático (13%) e com atividades culturais (13%).





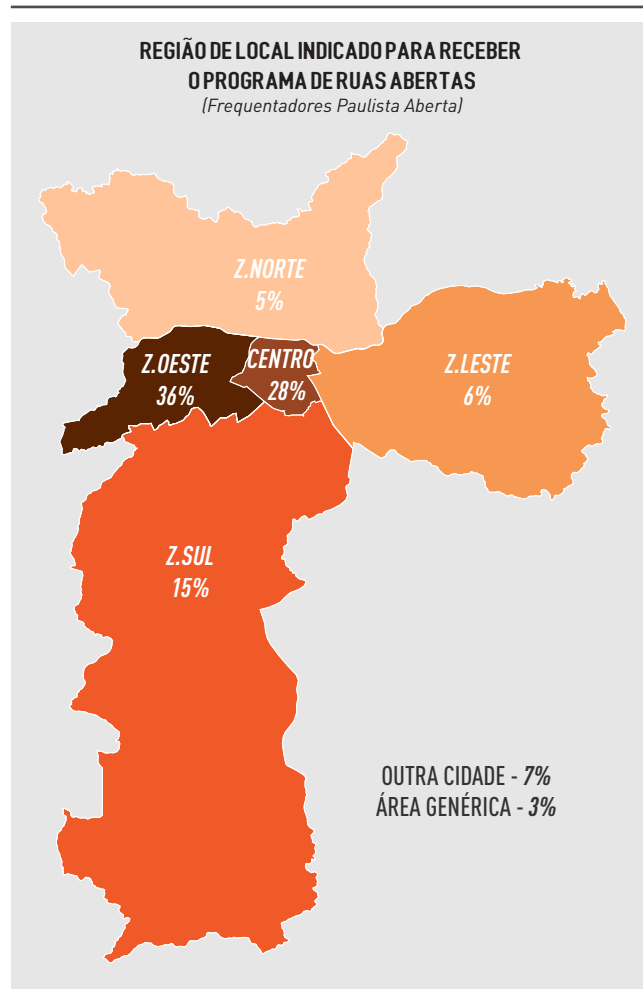
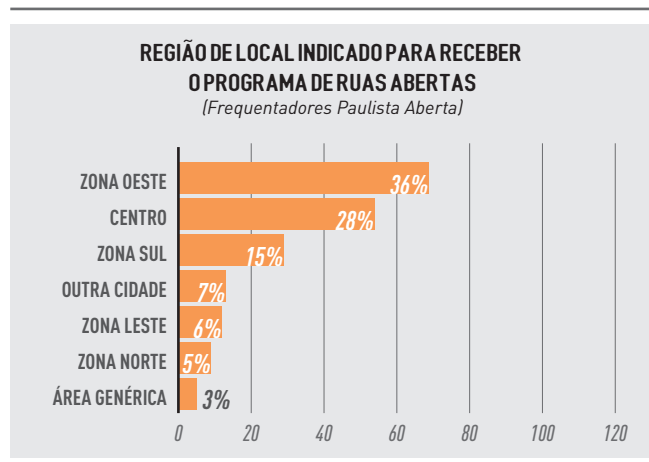
Em relação aos nove frequentadores que declararam não ser favoráveis à Paulista Aberta, os motivos apontados foram o aumento da poluição sonora, da insegurança pública e o fato de que a restrição atrapalhou os deslocamentos do entrevistado aos domingos.

Os frequentadores também foram instruídos a dar uma nota sobre a importância da Paulista Aberta como espaço de lazer e entretenimento para a cidade de São Paulo. Numa escala de pouco importante para muito importante, de zero a 10, a nota indicada por esse grupo foi 9.



O questionário também investigou se os frequentadores visitavam outra rua de lazer na cidade. Aproximadamente um quarto deles (27%) afirmou que já detinha o hábito de frequentar outra rua de lazer. Além disso, a grande maioria (76%) declarou que

frequentaria outra avenida que, porventura, fosse convertida em espaço de lazer aos domingos, enquanto uma minoria (7%) disse que não. Inclusive, quase metade dos entrevistados (46%) indicou outros locais ou avenidas que gostariam que recebessem implementação do programa de ruas abertas. A Av. Brig. Faria Lima foi a principal avenida indicada como sugestão, com 40 votos. Curiosamente, o segundo lugar ficou para a Av. Sumaré, com 6 votos, embora esse logradouro já seja aberto para pessoas aos domingos. O gráfico abaixo indica quais as regiões que receberam mais sugestões de ruas para implementação do programa.<sup>35</sup>

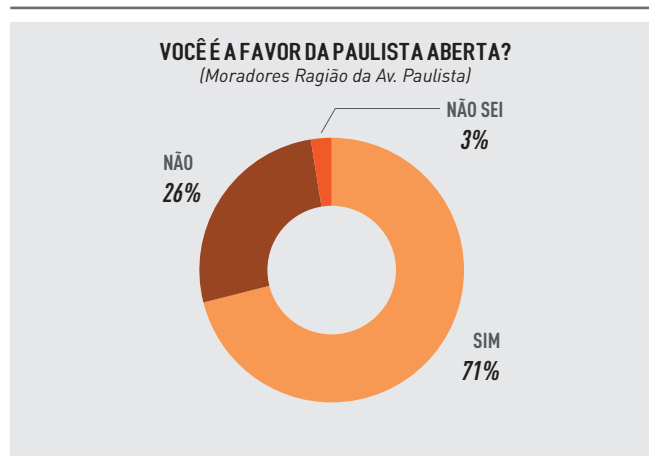


Nota-se que a hierarquia das regiões que receberam mais votos coincide exatamente com a das regiões de origem dos frequentadores – Centro, Zona Oeste, Zona Sul, Zona Leste e Zona Norte. Portanto, é possível a existência de uma tendência dos frequentadores em sugerir logradouros próximos aos seus locais de origem para implementação do programa.

### Avaliação Moradores

As perguntas sobre a avaliação do programa foram realizadas tanto para moradores da região da Av. Paulista quanto da Av. Brig. Faria Lima. Na região da Av. Paulista, 71% dos moradores declararam ser favoráveis à Paulista Aberta. A aprovação na região da Av. Brig. Faria Lima foi um pouco maior, com 79% dos moradores favoráveis à Paulista Aberta e 14% desfavoráveis.

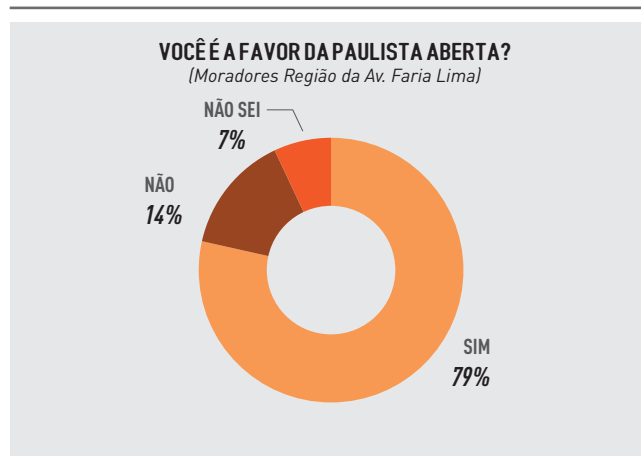
<sup>35</sup> Foram identificadas como genéricas respostas que se referem a locais não específicos, isto é, não identificáveis em nenhuma das regiões de São Paulo ou fora da cidade.



Dentre os que se declararam favoráveis, as justificativas mais recorrentes foram semelhantes às dos frequentadores, com os seguintes destaques: é um espaço bom para atividades de lazer (33%), democrático (22%), é um espaço público vivo e ativo (19%) e com atividades culturais (6%). Uma porcentagem considerável (13%) forneceu outros motivos aleatórios que não estavam listados nas opções dos questionários. Dentre estes, é interessante notar que muitos (ao todo, 8 dos 18 que forneceram outros motivos) mencionaram críticas ou sugestões relacionadas à falta de restrições, regras, regulamentação ou fiscalização do programa, apesar de se declararem favoráveis ao programa.

Já na região da Av. Brig. Faria Lima, ganhou destaque o papel de espaço para atividades culturais, motivo indicado por 43% dos moradores que declararam ser favoráveis à Paulista Aberta, seguido pelo fato de que a rua é um espaço público ativo e vivo (18%), democrático (14%) e, também, pelo fato de que a intervenção aumenta a disponibilidade de espaço público no geral (10%).

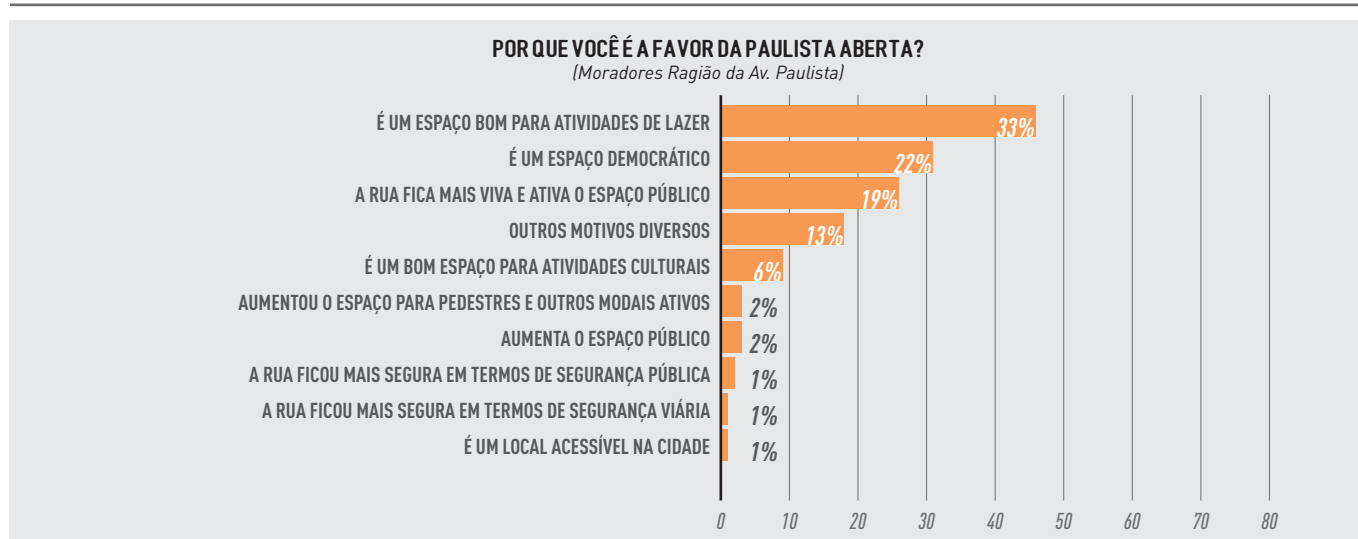
Em relação ao grupo dos desfavoráveis à Paulista Aberta, 37% dos moradores



da região do programa indicaram que a restrição dos usos de carros é o principal motivo de não aprovarem o programa seguidos pelos 15% que indicaram o aumento da poluição sonora como justificativa. Uma parcela de 36% (19) dentre os desfavoráveis indicou outros motivos diversos, com destaque novamente para a falta de regularização do programa (5 dos 19) e questões relativas a dificuldades nos deslocamentos por metrô e ônibus (4 dos 19).

A maior parte dos moradores da região da Av. Brig. Faria Lima também mencionou a restrição do uso de carros no local como principal motivo de não serem favoráveis à Paulista Aberta. Dentre os 12 que indicaram outros motivos diversos, há um destaque para a questão da dificuldade de acesso aos hospitais, mencionado por cinco destes.

Quanto à percepção de impacto do programa para a qualidade de vida, mais da metade (58%) dos moradores da região da Paulista Aberta percebem um impacto positivo, seguidos pelos que percebem um impacto negativo (28%) e indiferente (14%). Ao cruzar os dados dos que afirmaram que o impacto é negativo com os motivos dos que são desfavoráveis ao programa, é possível



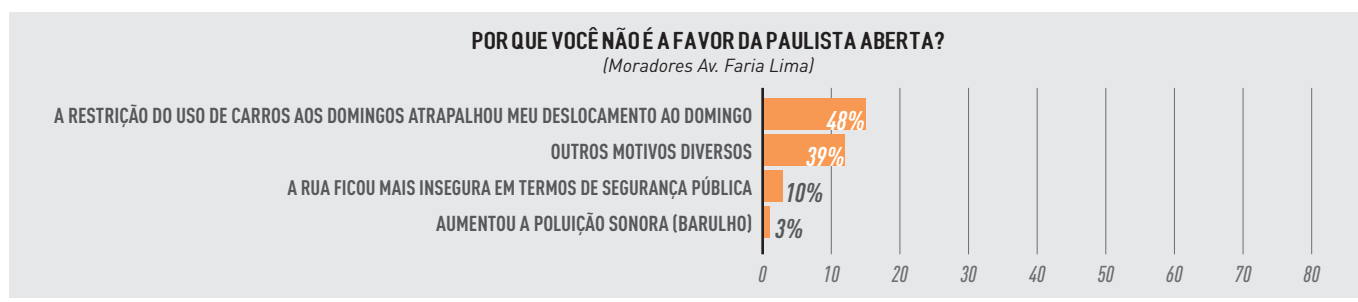
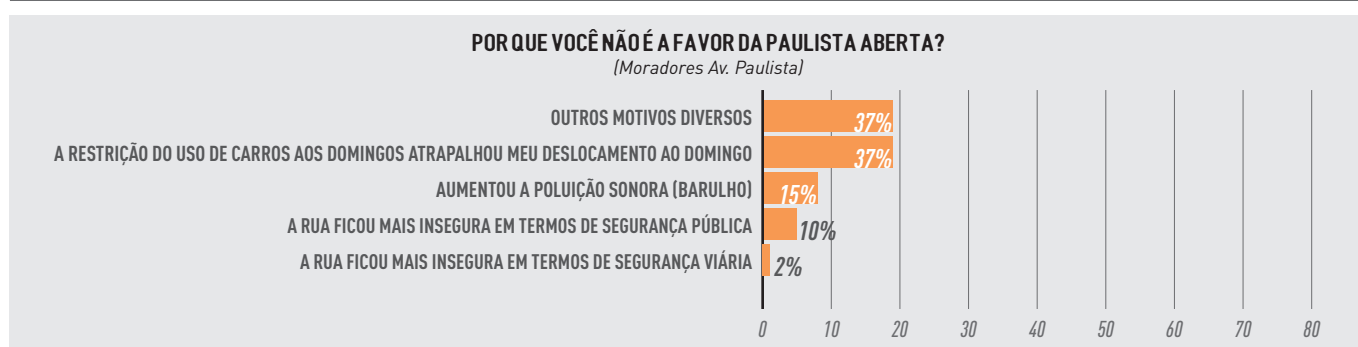
verificar questões relativas ao aumento de poluição sonora, diminuição de segurança pública e segurança viária como argumento. Portanto, pode-se dizer que exista uma tendência dessas questões também serem justificativas da percepção de impacto negativo em sua qualidade de vida. Na região da Av. Brig. Faria Lima, 51% dos moradores declararam que a Paulista Aberta contribui positivamente para a qualidade de vida, 43% não percebem nenhum impacto e apenas 4% afirmam que há um impacto negativo.

Assim como os frequentadores, moradores também foram instruídos a dar uma nota sobre a importância da Paulista Aberta como

espaço de lazer e entretenimento para a cidade de São Paulo. A nota média indicada pelos moradores da região da Av. Paulista foi 7,5, enquanto para o contrafactual a nota foi de 7,8. Em comparação com as notas fornecida pelos frequentadores, verificou-se um número maior de notas baixas para esses dois grupos.

Na região da Av. Brig. Faria Lima, 68% dos moradores afirmaram que frequentariam outra avenida de São Paulo que também viesse a ser convertida em uma rua de lazer aos domingos e feriados, contra 26% que negaram. Já na região da Av. Paulista, a porcentagem dos que frequentariam foi de





46% seguidos por 40% que responderam que não.

Uma possível relação entre essa diferença nos dois grupos é o fato de que, uma vez que os moradores da região da Av. Brig. Faria Lima que frequentam a Paulista Aberta já se deslocam para visitar o programa, há uma tendência a eles estarem mais propensos a também se deslocarem para outro local que recebesse um programa similar. No caso dos moradores da região da Av. Paulista, a resposta negativa pode estar relacionada a dois fatores: por um lado, a insatisfação apontada por alguns destes em relação à falta de organização do programa e ao aumento da poluição sonora no local, e, por outro lado, considerando o benefício que recebem do programa em local próximo de sua residência, há uma possibilidade de que não estejam propensos a se deslocar para frequentar outra intervenção semelhante. No entanto, o questionário não continha nenhuma pergunta que questionasse o

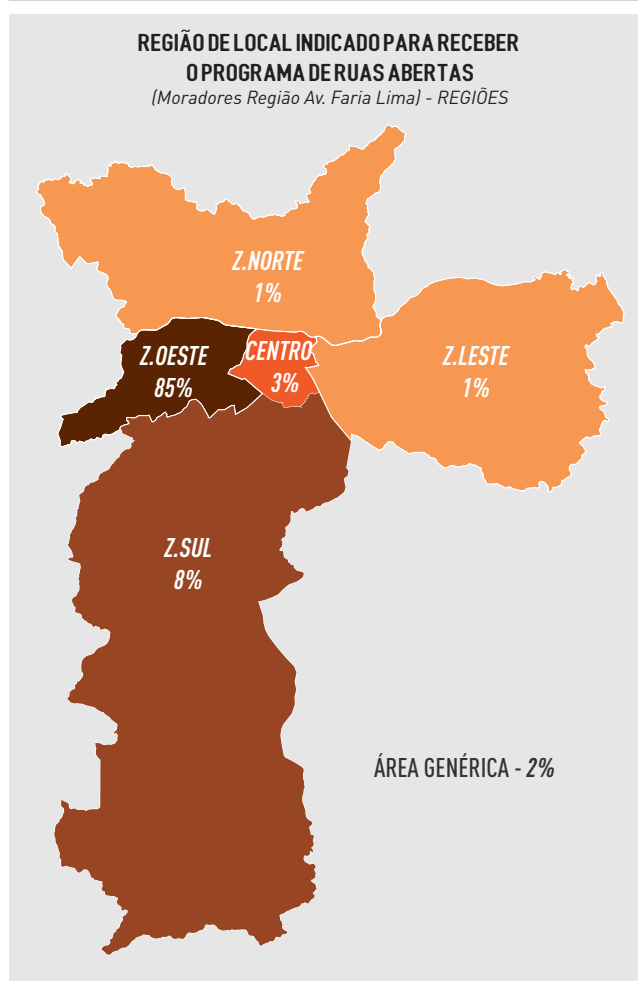
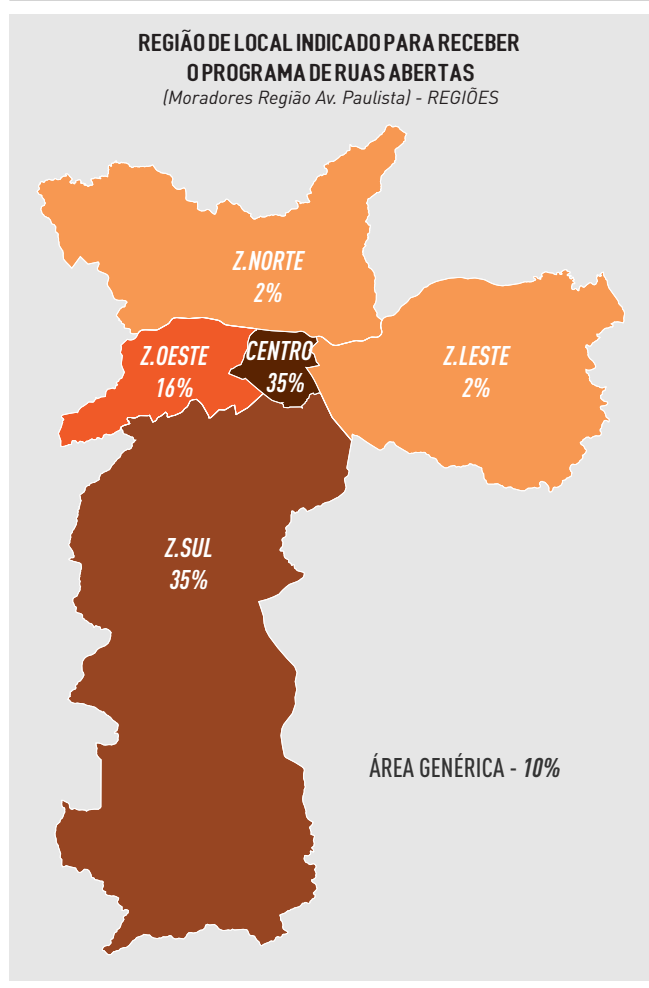
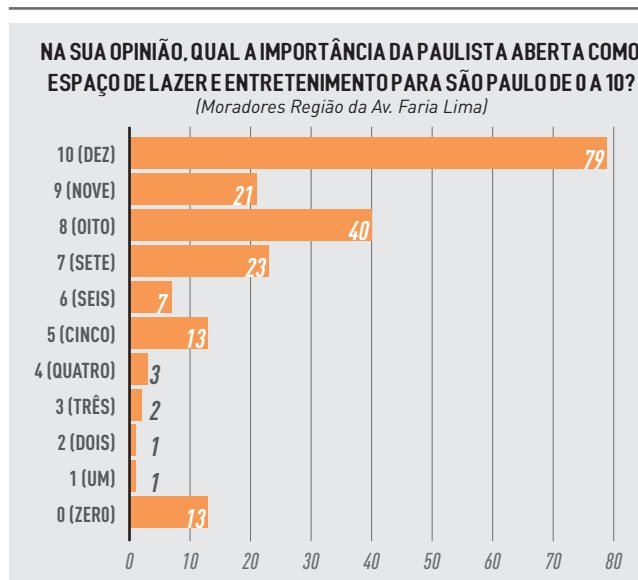
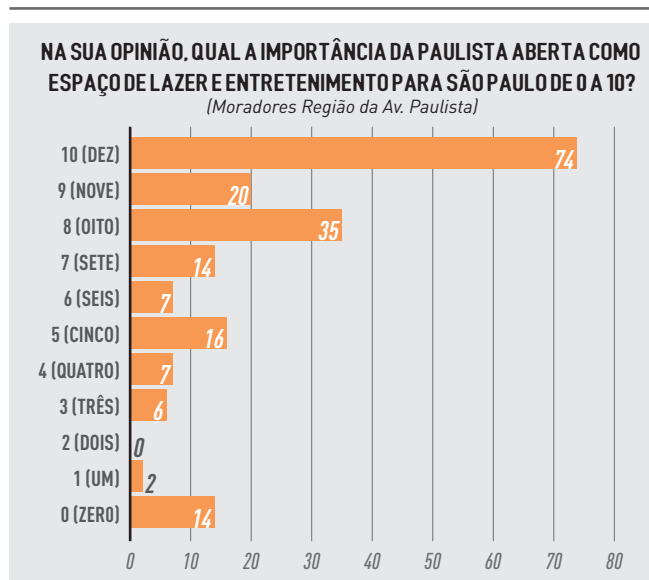
motivo da probabilidade em se frequentar ou não outra rua de lazer, não tendo sido possível comprovar essas possíveis tendências com os dados do estudo.

Quanto à indicação de uma outra rua para ser aberta, a avenida que ganhou mais votos dos moradores da região da Av. Paulista foi a Av. Brig. Faria Lima, com 14 votos dentre os 81 locais indicados. No geral, 35% indicaram locais da Zona Sul, 35% do Centro, 16% da Zona Oeste, 12% da Zona Leste e 2% da Zona Norte. Mais da metade dos moradores da região da Av. Brig. Faria Lima sugeriu a própria avenida para receber o programa – 55 de 91. Nesse grupo, ao todo, 85% das indicações foram de logradouros na Zona Oeste – região em que moram –, 8% na Zona Sul, 3% no Centro e 1% na Zona Norte.

O estudo verificou tendências entre a aprovação do programa e a prática de exercício físico com frequência, partindo da hipótese de que os fisicamente mais

ativos estariam propensos a ser mais favoráveis ao programa. Foi verificado que 67% dos frequentadores que praticam exercícios físicos declararam ser favoráveis ao programa, ao passo que no grupo dos

que não praticam, esse índice foi de 60%. Por se tratar de uma diferença de apenas 7% percentuais, não foi possível comprovar estatisticamente essa hipótese. No caso dos moradores, os níveis de aprovação entre os





que praticam exercícios físicos e os que não praticam são ainda mais próximos.

Também foram investigadas tendências entre a aprovação do programa em relação à gênero e idade. No total, foram entrevistadas 112 mulheres e 85 homens nesse grupo. Dentre os favoráveis à Paulista Aberta, 77% são do gênero masculino e 67% do gênero feminino. Em relação à idade, no grupo entre “15 e 24 anos” e “25 a 39” anos, nota-se uma proporção equilibrada entre os que aprovam o programa, com 84% e 86% respectivamente favoráveis, e 12% e 13%

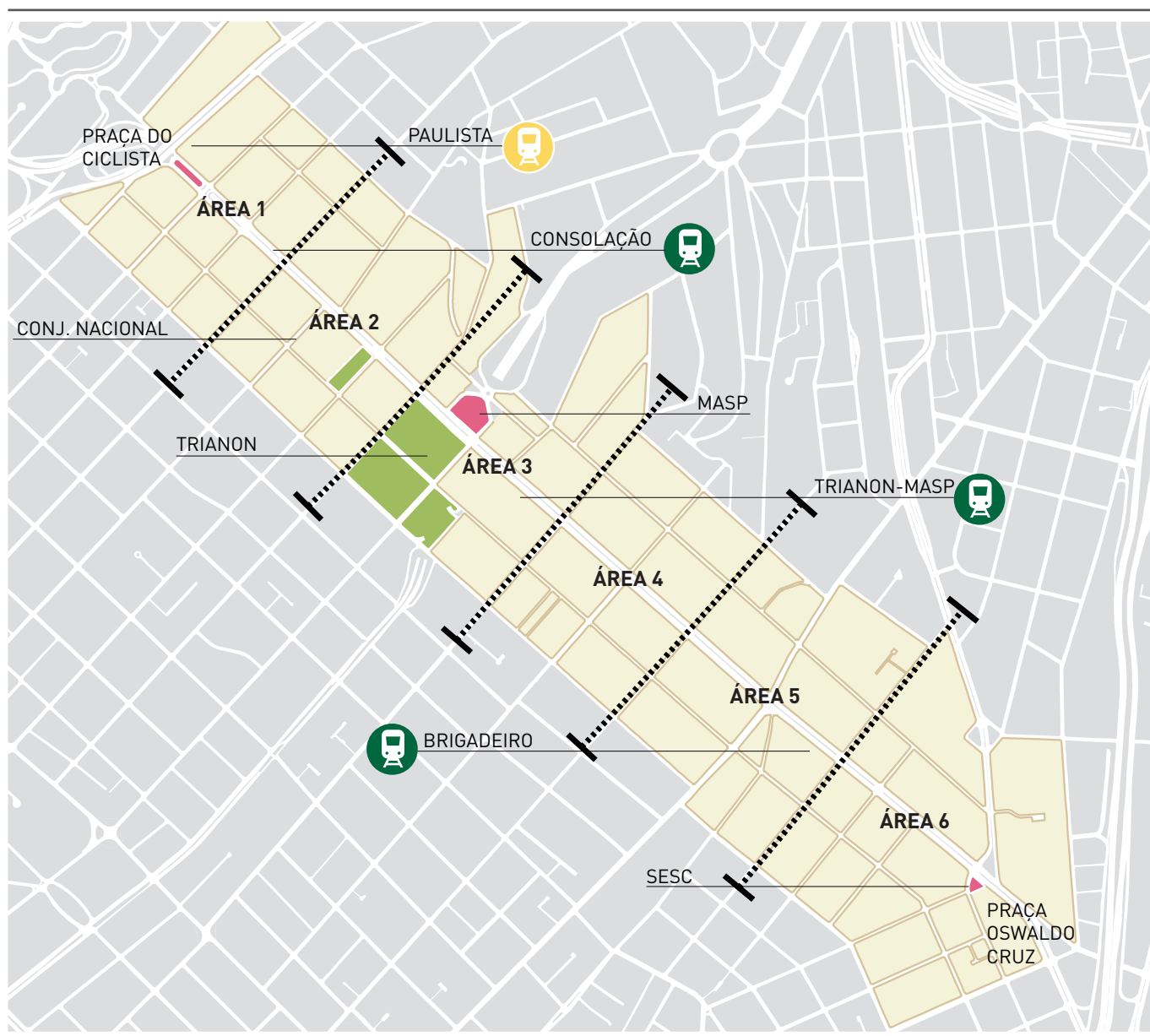
desfavoráveis. Já no grupo de “40 anos ou mais”, o índice de entrevistados favoráveis cai para 39% e o de desfavoráveis sobe para 39%. Ainda nesse grupo de “40 anos ou mais”, nota-se também uma diferença entre os níveis de aprovação de homens e mulheres, onde 72% dos homens e 51% das mulheres desse grupo são favoráveis à Paulista Aberta. Nos outros grupos etários, entre 15 e 24 anos e entre 25 e 39 anos, novamente, essas proporções foram equilibradas – 80% homens e 88% mulheres no primeiro grupo e 85% homens e 87% mulheres no segundo. Essas análises

mostram evidências de uma possível tendência entre moradoras da Av. Paulista, com mais de 40 anos, a não serem favoráveis ao Programa.

Para analisar a relação entre local específico de residência dos moradores entrevistados da Av. Paulista e a aprovação do programa, dividiu-se a avenida e seu entorno em seis áreas representadas no mapa abaixo:

Verificou-se que os moradores da área 1 e 2 possuem níveis mais altos de desaprovação

da Paulista Aberta em relação aos demais grupos. Enquanto os moradores das outras áreas possuem um nível entre 19% e 27% de desaprovação do programa, os da área 1 e 2 possuem níveis de 45% e 33%, respectivamente. Não foi possível inferir quanto aos motivos para tais respostas, embora valha ressaltar que o levantamento de atividades de apropriação do espaço público tenha indicado uma concentração de atividades e de pessoas próximas ao Conjunto Nacional e da Rua Augusta, localizados nessa região. Também não

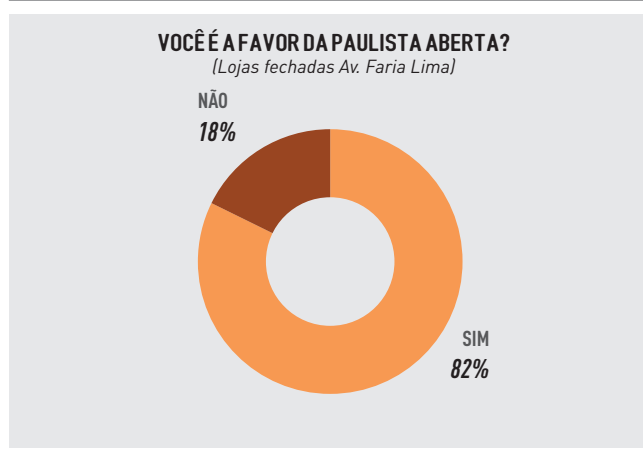
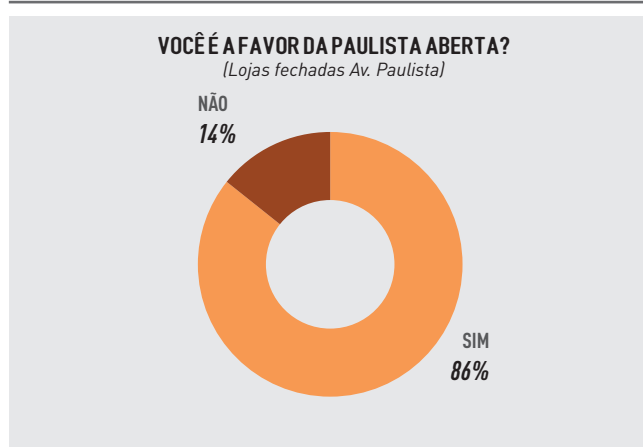




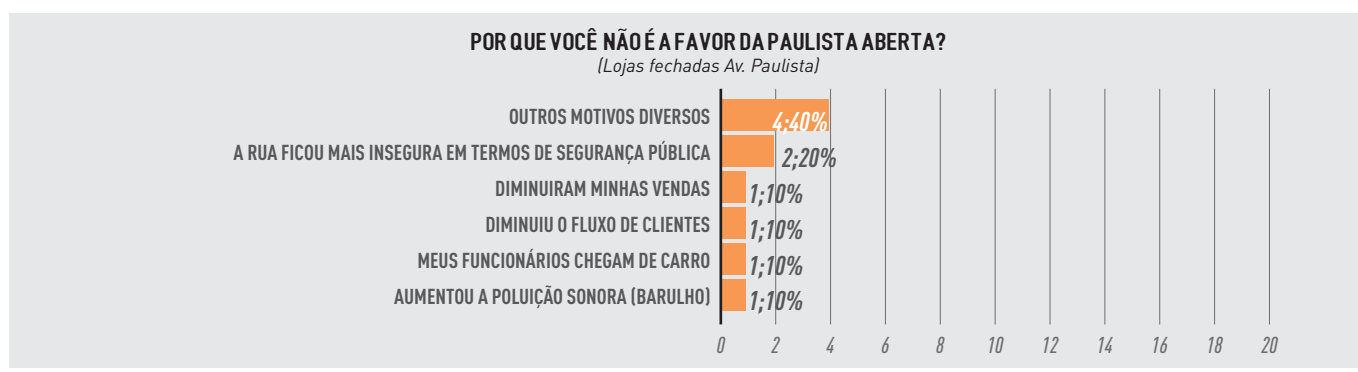
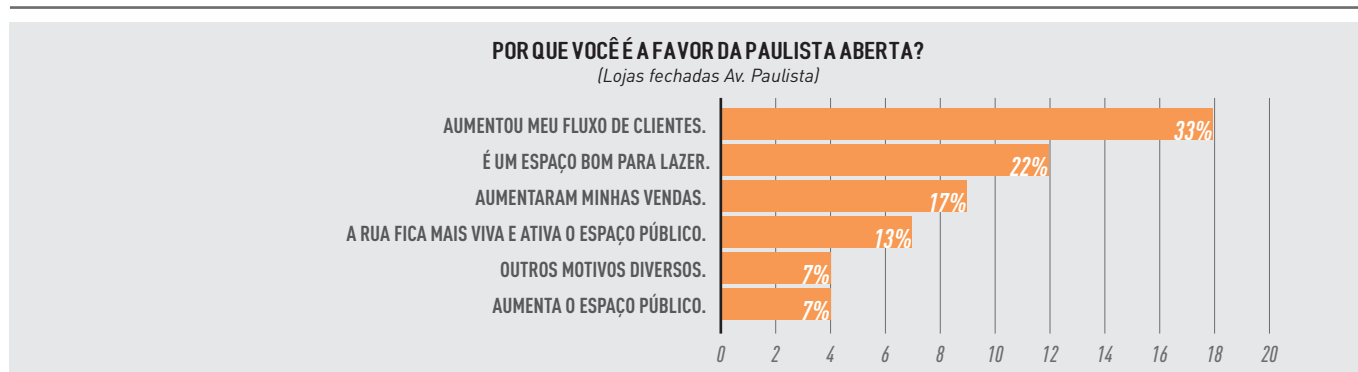
foi possível afirmar, estatisticamente, a tendência de maior desaprovação nessa região da avenida, pois a amostra de respondentes em cada uma das seis áreas variou consideravelmente.

### Avaliação comerciantes

A Paulista Aberta tem grande aprovação dentre os comerciantes beneficiários do programa, onde 86% dos comerciantes de lojas fechadas são favoráveis à intervenção e, dentre os comerciantes ambulantes, o índice foi ainda maior, com 92% favoráveis. Dentre os comerciantes de lojas fechadas, 56% disseram já ser favoráveis antes do programa, 16% afirmaram ter tido restrições e 14% não conheciam o programa ou não souberam responder. No grupo de comerciantes de rua, 77% deles já eram favoráveis, 13% não conheciam o programa e 8% tinham restrições antes da intervenção começar. A pergunta também foi feita para os comerciantes de lojas fechadas da Av. Brig. Faria Lima, onde 82% afirmaram ser favoráveis ao programa, 49% eram favoráveis antes do início, 29% não conheciam o programa e 16% tinham restrições.







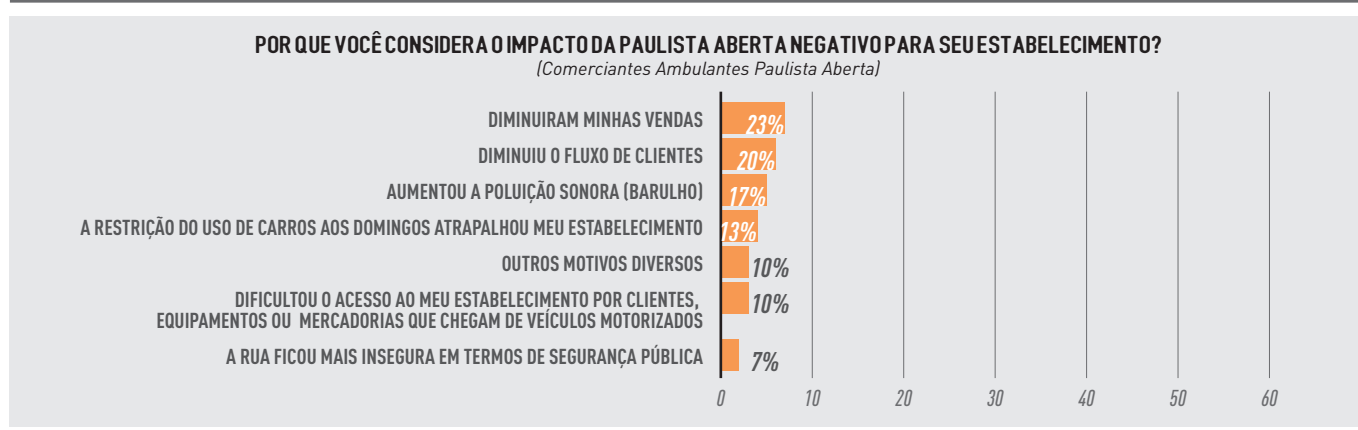
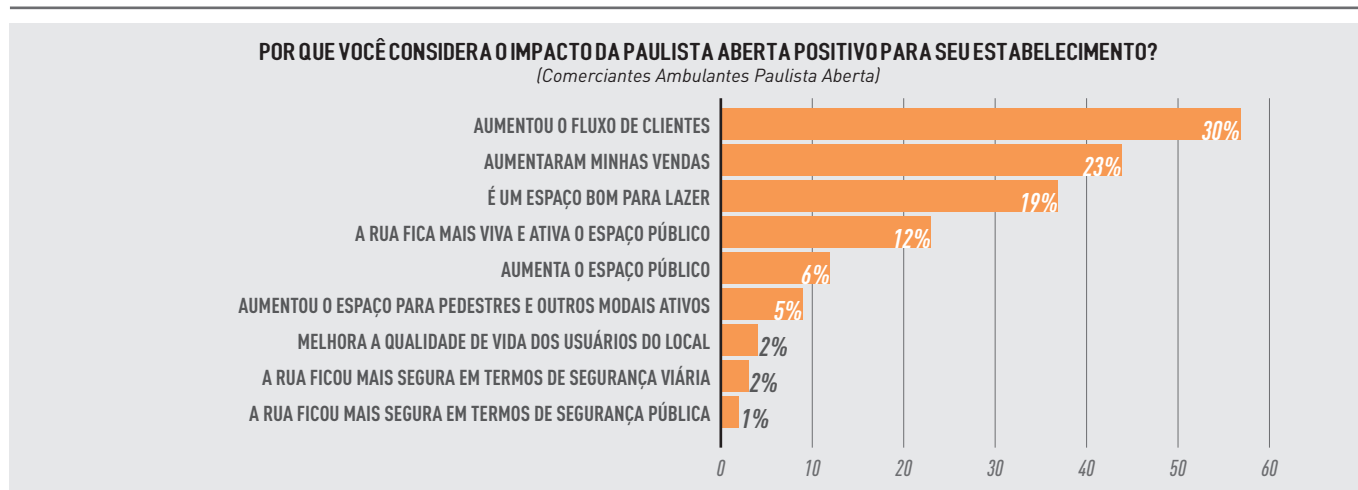
Os comerciantes de lojas fechadas da Av. Paulista foram questionados sobre os motivos de serem favoráveis ou desfavoráveis ao programa. Os motivos mais mencionados pelos favoráveis foram o aumento de clientes e vendas e a percepção de que o programa ativa os espaços, tornando a rua mais atraente para o lazer. Não foram encontradas tendências entre os motivos mencionados pelos desfavoráveis, que declararam não aprovar o programa por razões distintas.

Cerca de dois terços (68%) dos comerciantes de lojas fechadas da Av. Paulista declararam considerar o impacto da Paulista Aberta positivo para seus estabelecimentos, enquanto 22% consideraram o impacto negativo e 8% indiferente. Essa pergunta também foi feita para os comerciantes de lojas fechadas da Av. Brig. Faria Lima e, apesar da maior parte deles ser favorável à Paulista Aberta, 85% acreditam que

o Programa tem um impacto negativo para seu estabelecimento, e para 6% um impacto positivo. Uma hipótese sobre a razão dessa percepção poderia ser o fato de que a maior parte desses comerciantes afirmou que suas vendas diminuíram aos domingos e, como a Av. Brig. Faria Lima se trata de um eixo comercial localizado em uma região relativamente próxima à Av. Paulista, alguns podem relacionar a queda em suas vendas com a migração de potenciais clientes para a Paulista Aberta nesse dia da semana. No entanto, quando os 18% que declararam não ser favoráveis ao programa foram questionados pelas suas motivações, nenhum deles mencionou a queda em suas vendas ou fluxo de clientes como justificativa, mas sim dificuldades consequentes da restrição do acesso de veículos motorizados no local e o aumento da poluição sonora. Portanto, seria necessário um aprofundamento maior dessa questão para se obter um melhor entendimento do

motivo dessa percepção de impacto negativo do programa.

Em relação ao comércio ambulante, para 88% dos comerciantes o impacto da Paulista Aberta foi positivo para seu estabelecimento, indiferente para 7% e negativo para apenas 5%. Para esse grupo, foi questionado o motivo de sua percepção de impacto. Nota-se que, além do aumento de clientes e vendas, muitos deles também reconhecem a importância do programa como um espaço de lazer que ativa o espaço público. Para os poucos que acreditam que o impacto é negativo, além da diminuição nas vendas, questões relacionadas à poluição sonora e consequências das restrições de acesso de veículos motorizados foram destacadas.





## ENTREVISTAS EM PROFUNDIDADE

programa com o passar do tempo e, hoje, se mostra favorável. *“Participei muito das reuniões e, desde o início, me colocava de forma contrária pelo fator da segurança e, principalmente, pela questão financeira dos negócios. Num primeiro momento, sentimos o impacto aos domingos, em termos de negócio. Porém, com o andamento do projeto, vimos que é um projeto viável e que merece ser ampliado, pois faz parte do entretenimento e do lazer que a cidade oferece às pessoas. Então, no final das contas, a gente tem que apoiar e se adequar a toda essa situação. Considerando também que domingo não é um dia de alto fluxo de veículos circulando na cidade. Então, vejo que o programa tem que seguir em frente. O caso da Paulista é um sucesso. Claro que com restrições e ponderações, mas favorável para a qualidade de vida na cidade.”*







## CONCLUSÕES

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 elaboradas análises e diagnósticos sobre indicadores relacionados a dimensões ambientais, urbanas, sociais e econômicas.

Os dados apresentados neste relatório 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 de 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>36</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 à 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>37</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 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>38</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 possíveis 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>39</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 fechadas 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 fechadas que abrem aos domingos entrevistados pelo Sampapé e Minha Sampa<sup>40</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>36</sup> CIDADE ATIVA. *Pesquisa Paulista Aberta*. São Paulo, 2015

<sup>37</sup> DATAFOLHA. *Opinião dos moradores da região da Paulista sobre o fechamento da avenida aos domingos*. São Paulo, 2016.

<sup>38</sup> DATAFOLHA. *Opinião dos moradores da região da Paulista sobre o fechamento da avenida aos domingos*. São Paulo, 2016.

<sup>39</sup> DATAFOLHA. *Opinião dos moradores da região da Paulista sobre o fechamento da avenida aos domingos*. São Paulo, 2016.

<sup>40</sup> MINHA SAMPA; SAMPAPÉ. *Relatório da Pesquisa e Mapeamento do Comércio da Av. Paulista*. São Paulo, 2015.





# ANEXOS

## I - ÍNDICE DE DADOS DOS QUESTIONÁRIOS QUANTITATIVOS

As tabelas abaixo apresentam um índice de todos os dados coletados em cada tipo de questionário e indica a existência do dado para o grupo contrafactual e de dado retroativo (*recall*). No caso dos questionários para

comerciantes, também indica quais dados foram coletados em comércios ambulantes e quais dados foram coletados em comércios de lojas fechadas.

<b>ÍNDICE DADOS QUESTIONÁRIOS COMERCIANTES LOCAIS</b>	LOJAS FECHADAS	COMÉRCIO AMBULANTE	AV. BRIG. FÁRIA LIMA	RECALL
<p>O questionário para os comerciantes possui duas partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Levantamento do perfil do comércio: Formulário preenchido pelo pesquisador com informações básicas sobre o comércio e seu funcionamento.</li> <li>Entrevista com dono ou gerente: Questionário a ser respondido, de maneira voluntária e espontânea, pelo dono ou gerente da loja.</li> </ul>				
<b>PERFIL DO COMÉRCIO - DADOS COLETADOS NO LEVANTAMENTO</b>				
Especificação da atividade comercial.	X	X	X	
Categoria comércio de rua		X	X	
Nome do estabelecimento.	X	X	X	
Tamanho da fachada do estabelecimento.	X		X	
Quantidade de andares do estabelecimento.	X		X	
Rua e número.	X		X	
Dias de funcionamento.	X	X	X	
Horários de funcionamento.	X	X	X	
<b>ENTREVISTA</b>				
Motivo de recusa	X	X	X	
Tempo que o dono/gerente trabalha no local.	X	X	X	
<b>LICENÇA</b>				
Se possui licença e qual tipo para funcionar no local.		X	X	
<b>INDICADORES ECONÔMICOS - DADOS COLETADOS NA ENTREVISTA</b>				
Tempo de funcionamento do estabelecimento.	X	X	X	
Funciona aos domingos (s ou n) e há quanto tempo.	X		X	
Funciona também nos dias úteis.		X	X	
Alteração de horário de funcionamento após outubro de 2015 Paulista Aberta/Copa do Mundo/Eleições 2014 nos domingos e nos dias úteis.	X	X	X	X
Avaliação de fluxo de clientes nos domingos e nos dias úteis.	X	X	X	
Percepção de alteração no fluxo de clientes após Paulista Aberta/Copa do Mundo/Eleições 2014 nos domingos e nos dias úteis.	X	X	X	X
Avaliação do volume de vendas aos domingos e nos dias úteis.	X	X	X	



<b>ÍNDICE DADOS QUESTIONÁRIOS COMERCIANTES LOCAIS</b>	LOJAS FECHADAS	COMÉRCIO AMBULANTE	AV. BRIG. FARIA LIMA	RECALL
<p>O questionário para os comerciantes possui duas partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Levantamento do perfil do comércio: Formulário preenchido pelo pesquisador com informações básicas sobre o comércio e seu funcionamento.</li> <li>Entrevista com dono ou gerente: Questionário a ser respondido, de maneira voluntária e espontânea, pelo dono ou gerente da loja.</li> </ul>				
Percepção de alteração no volume de vendas após Paulista Aberta/Copa do Mundo/Eleições 2014 nos dias úteis e no geral.	X	X	X	X
Faturamento médio mensal.	X	X	X	
Percentual atribuído às vendas de domingo.	X	X	X	
Padrão de público que consome no local e percepção de alteração após Paulista Aberta/Copa do Mundo/Eleições 2014.	X	X	X	X
Alteração nos custos totais, fixos ou variáveis de seu estabelecimento pós Paulista Aberta/Copa do Mundo/Eleições 2014.	X	X	X	X
Número total de funcionários	X	X	X	
Contratação de novos funcionários após Paulista Aberta/Copa do Mundo/Eleições 2014.	X	X	X	X
Realização de obra ou alteração na fachada após Paulista Aberta/Copa do Mundo/Eleições 2014.	X		X	X
Realização de obra ou alteração na calçada após Paulista Aberta/Copa do Mundo/Eleições 2014.	X		X	X
Motivo de realização de obras após Paulista Aberta/Copa do Mundo/Eleições 2014.	X		X	X
Principais dificuldades que afetam o desenvolvimento do negócio.		X	X	X
Realização de investimentos após Paulista Aberta/Copa do Mundo/Eleições 2014.	X	X	X	X
<b>POLUIÇÃO SONORA</b>				
Percepção de poluição sonora na Paulista Aberta e na Av. Paulista/Av. Brig. Faria Lima nos dias úteis.	X	X	X	
Percepção da poluição sonora da Paulista Aberta.	X	X		
Percepção de poluição sonora em São Paulo.		X	X	
<b>AVALIAÇÃO DO PROGRAMA PAULISTA ABERTA</b>				
É favorável ao programa e por quê.	X	X		
Era favorável quando começou.	X	X		
Percepção do impacto para o estabelecimento.	X	X		

<b><u>ÍNDICE DADOS QUESTIONÁRIOS MORADORES</u></b>	<b>AV. PAULISTA</b>	<b>AV. BRIG. FARIA LIMA</b>	<b>RECALL</b>
<b>PERFIL SOCIOECONÔMICO</b>			
Idade.	<b>X</b>	<b>X</b>	
Gênero.	<b>X</b>	<b>X</b>	
Nível de escolaridade.	<b>X</b>	<b>X</b>	
Ocupação/Profissão.	<b>X</b>	<b>X</b>	
Faixa de Renda Mensal.	<b>X</b>	<b>X</b>	
Trabalha ou está desempregado.	<b>X</b>	<b>X</b>	
Local de trabalho	<b>X</b>	<b>X</b>	
Local onde mora	<b>X</b>	<b>X</b>	
<b>MOBILIDADE</b>			
Meio de transporte utilizado com maior frequência durante a semana.	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
Meio de transporte utilizado com maior frequência aos domingos	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>EXERCÍCIO FÍSICO</b>			
Hábito de praticar exercícios físicos (movimento corporal planejado e repetitivo, realizado com a intenção de melhorar ou manter a aptidão física relacionada à saúde) e tipo específico de exercício praticado.	<b>X</b>		<b>X</b>
Frequência de exercício físico, em média, semanal.	<b>X</b>		
Hábito de praticar exercícios físicos na Paulista Aberta/ Av. Brig. Faria Lima e aos domingos em geral antes.	<b>X</b>	<b>X</b>	
<b>ATIVIDADES DE LAZER.</b>			
Frequência média de visitas mensais, aos domingos, à Av. Paulista/ à Av. Brig. Faria Lima para atividades de lazer (que não estão relacionada a trabalho, realizadas em horários livres).	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
Tempo de permanência média durante as visitas aos domingos à Av. Paulista/ à Av. Brig. Faria Lima.	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
Tipos de atividades realizadas na Paulista Aberta/ Av. Brig. Faria Lima e aos domingos em geral	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

<b><u>ÍNDICE DADOS QUESTIONÁRIOS MORADORES</u></b>	<b>AV. PAULISTA</b>	<b>AV. BRIG. FARIA LIMA</b>	<b>RECALL</b>
<b>POLUIÇÃO SONORA</b>			
Percepção de nível de poluição sonora na Paulista Aberta/ Av. Brig. Faria Lima.	<b>X</b>		
Percepção de nível de poluição sonora na Av. Paulista durante os dias úteis/ Av. Brig. Faria Lima.		<b>X</b>	
<b>HÁBITOS DE CONSUMO</b>			
Frequência de consumo em comércio de lojas fechadas ou comércio ambulantes da Av. Paulista/ Av. Brig. Faria Lima.	<b>X</b>		
Padrão de consumo em comércio de lojas fechadas de rua/comércio ambulante de rua na Paulista Aberta/ Av. Brig. Faria Lima.	<b>X</b>		
Padrão de categorias/tipos específicos de comércio de consumo na Paulista Aberta/ Av. Brig. Faria Lima.	<b>X</b>		
Consumo na última visita ao local.	<b>X</b>		
Faixas de valores de consumo na última visita ao local.	<b>X</b>		
<b>SEGURANÇA PÚBLICA</b>			
Percepção de segurança pública.	<b>X</b>		<b>X</b>
<b>AVALIAÇÃO DO PROGRAMA PAULISTA ABERTA</b>			
É favorável ao programa e por quê.	<b>X</b>		<b>X</b>
Percepção impacto sobre qualidade de vida.	<b>X</b>		
Importância, de 0 a 10, da Paulista Aberta como espaço de lazer e entretenimento para a cidade de São Paulo.	<b>X</b>	<b>X</b>	
Influência da Paulista Aberta para realização de atividades em espaços públicos com maior frequência no cotidiano.	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
Possibilidade de frequentar outra rua de lazer.	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
Sugestão de ruas para receberem o Programa.	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>

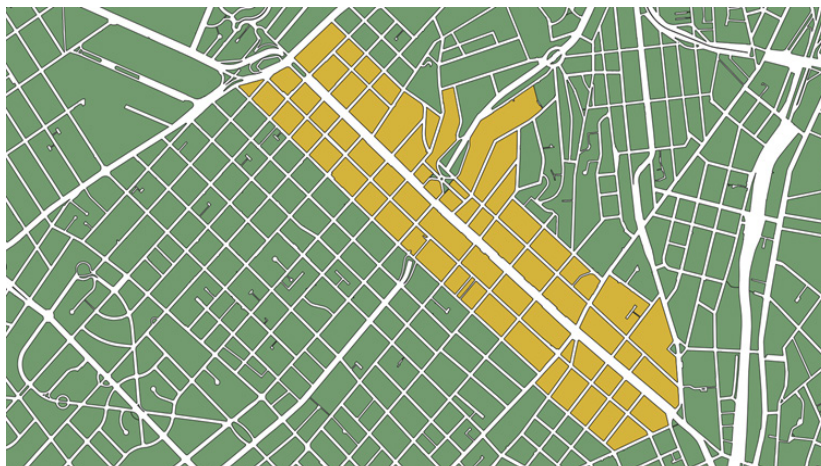
<b><u>ÍNDICE DADOS QUESTIONÁRIOS FREQUENTADORES</u></b>		RECALL
<b>PERFIL SOCIOECONÔMICO</b>		
Idade.		
Gênero.		
Nível de escolaridade.		
Ocupação/Profissão.		
Faixa de Renda Mensal.		
Trabalha ou está desempregado.		
Local de trabalho		
Local onde mora		
<b>MOBILIDADE</b>		
Local de origem imediata.		
Último modal de acesso à Paulista Aberta/ Av. Paulista.		<b>X</b>
Intermodalidade – outro modal utilizado para acesso à Paulista Aberta.		
Meio de transporte utilizado com maior frequência no dia a dia.		
<b>EXERCÍCIO FÍSICO</b>		
Hábito de praticar exercícios físicos (movimento corporal planejado e repetitivo, realizado com a intenção de melhorar ou manter a aptidão física relacionada à saúde) e tipo específico de exercício praticado.		
Frequência de exercício físico, em média, semanal.		
Hábito de praticar exercícios físicos na Paulista Aberta (recall antes aos domingos em geral) e tipo de exercício físico.		<b>X</b>
<b>ATIVIDADES DE LAZER</b>		
Frequência média de visitas mensais, aos domingos, à Av. Paulista para atividades de lazer (que não estão relacionada a trabalho, realizadas em horários livres).		
Tempo de permanência média durante as visitas aos domingos à Av. Paulista.		
Tipos de atividades realizadas na Paulista Aberta/ Av. Brig. Faria Lima e aos domingos em geral		<b>X</b>

<b><u>ÍNDICE DADOS QUESTIONÁRIOS FREQUENTADORES</u></b>	<b>RECALL</b>
<b>POLUIÇÃO SONORA</b>	
Percepção de nível de poluição sonora na Paulista Aberta.	
Percepção de nível de poluição sonora na em São Paulo	
<b>HÁBITOS DE CONSUMO</b>	
Frequência de consumo em comércio de lojas fechadas ou comércio ambulantes da Av. Paulista.	
Padrão de consumo em comércio de lojas fechadas de rua/comércio ambulante de rua na Paulista Aberta.	
Padrão de categorias/tipos específicos de comércio de consumo na Paulista Aberta.	
Consumo na última visita ao local.	
Faixas de valores de consumo na última visita ao local.	
<b>SEGURANÇA PÚBLICA</b>	
Percepção de segurança pública.	
<b>AVALIAÇÃO DO PROGRAMA PAULISTA ABERTA</b>	
É favorável ao programa e por quê.	
Percepção impacto sobre qualidade de vida.	
Importância, de 0 a 10, da Paulista Aberta como espaço de lazer e entretenimento para a cidade de São Paulo.	
Influência da Paulista Aberta para realização de atividades em espaços públicos com maior frequência no cotidiano.	
Frequenta outra rua de lazer em São Paulo.	
Possibilidade de frequentar outra rua de lazer.	
Sugestão de ruas para receberem o Programa.	

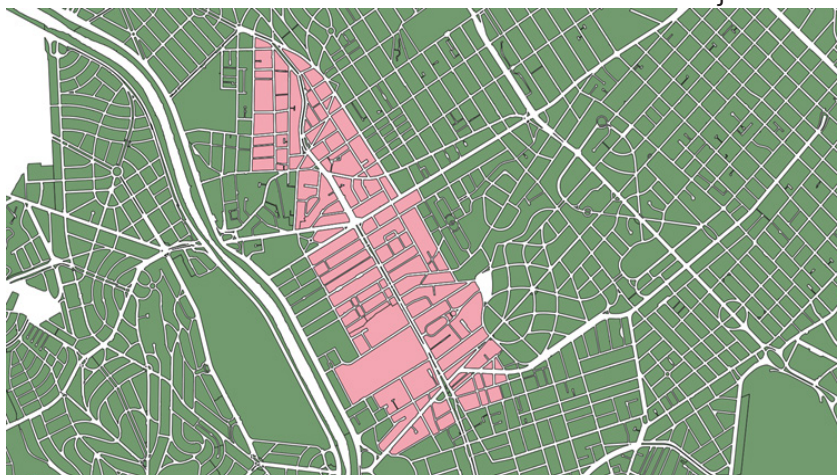


## II - RUAS E AVENIDAS DO CONTROLE SINTÉTICO PARA DADOS IMOBILIÁRIOS

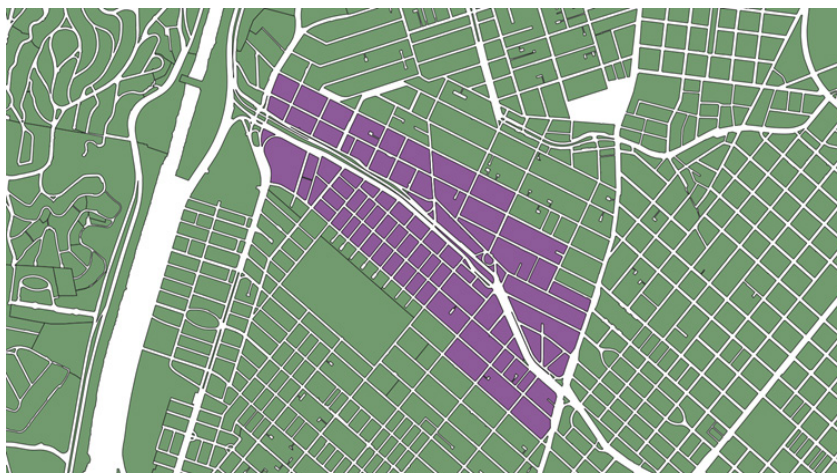
Avenida Paulista: trecho entre a Av. Rebouças e Rua Treze de Maio



Avenida Brigadeiro Faria Lima: trecho entre Rua Ferreira de Araújo e Rua Adolfo Tabacow

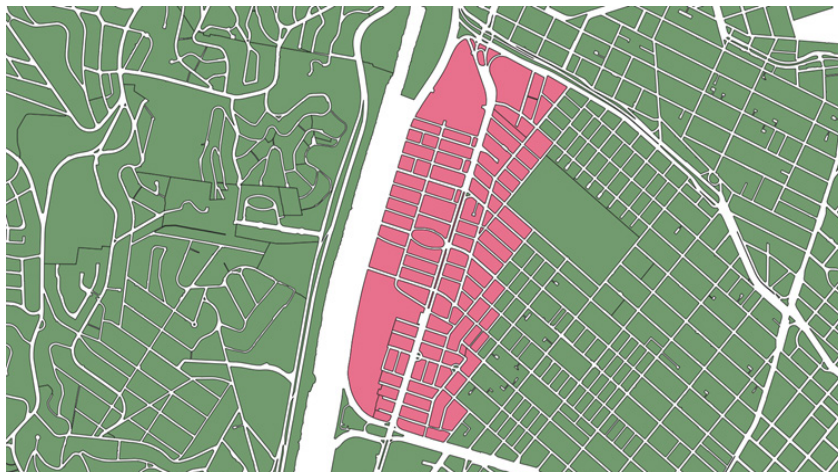


Avenida dos Bandeirantes: trecho entre Rua Funchal e Avenida Santo Amaro

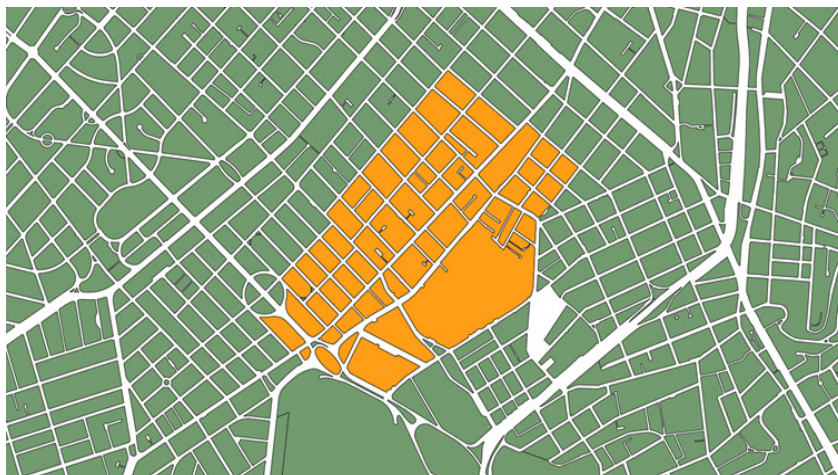




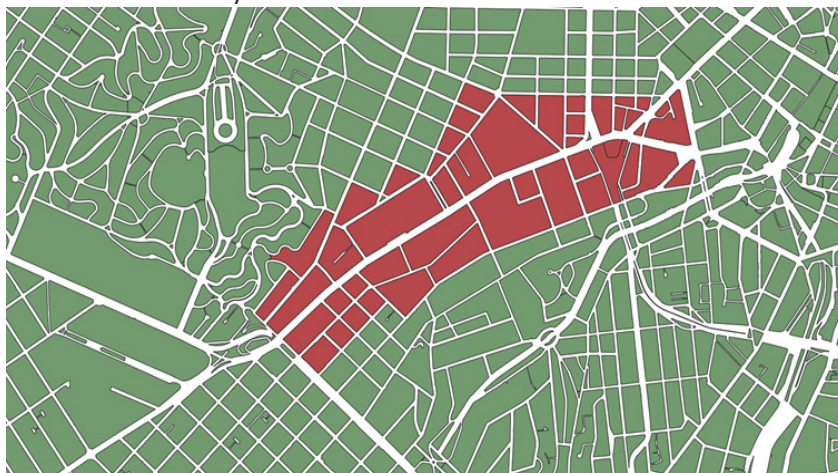
Avenida Eng. Luís Carlos Berrini:  
trecho entre Av. dos Bandeirantes e Av. Jornalista Roberto Marinho



Avenida Brigadeiro Luís Antônio: trecho entre Al. Fernão Cardim e Av. Pedro Álvares Cabral

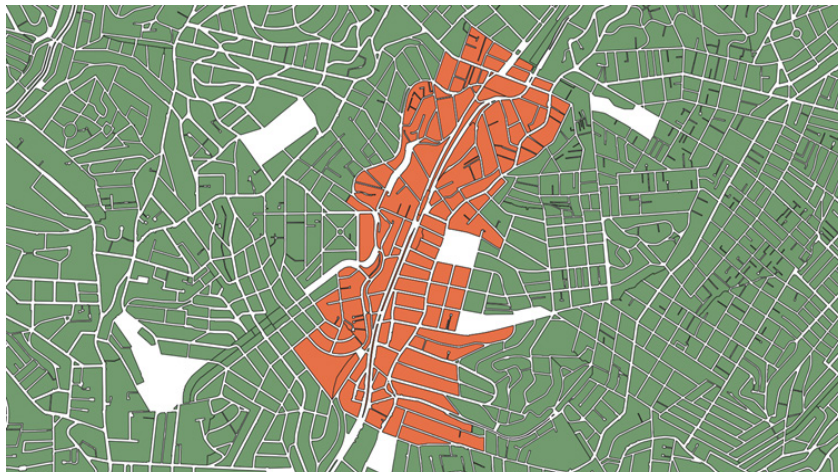


Rua da Consolação: trecho entre Av. Paulista e Av. São Luís

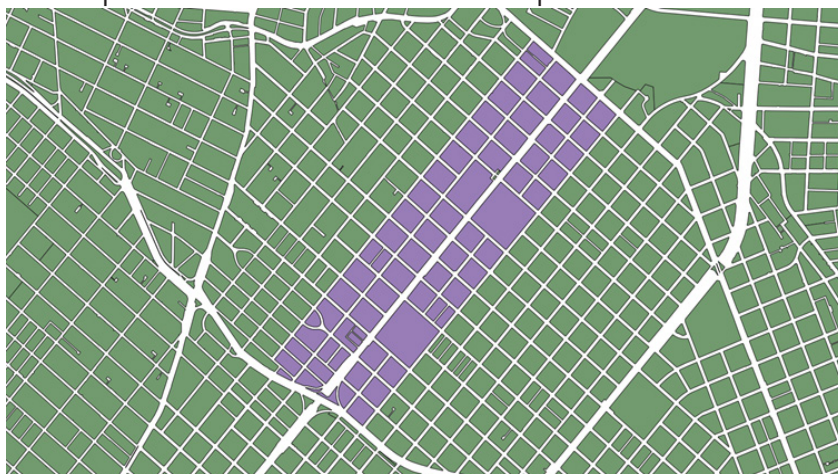




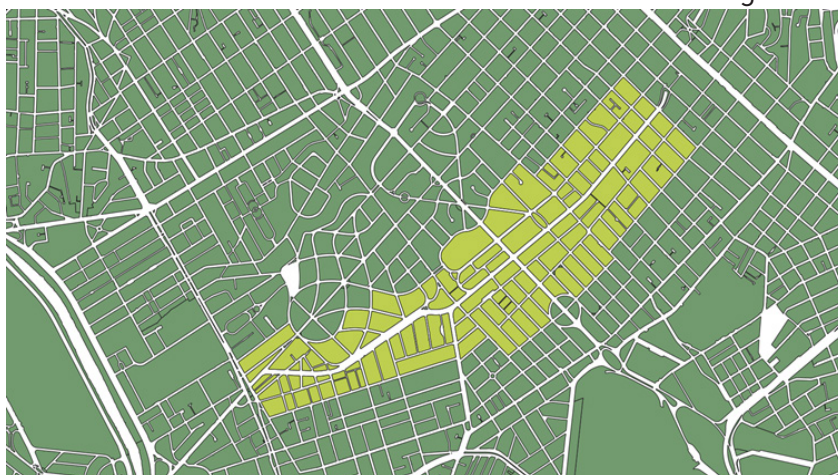
Avenida Luiz Dumont Villares: trecho entre Rua Viri (SESC Santana) e Av. Tucuruvi



Avenida Ibirapuera: trecho entre Av. Indianópolis e Av. dos Bandeirantes

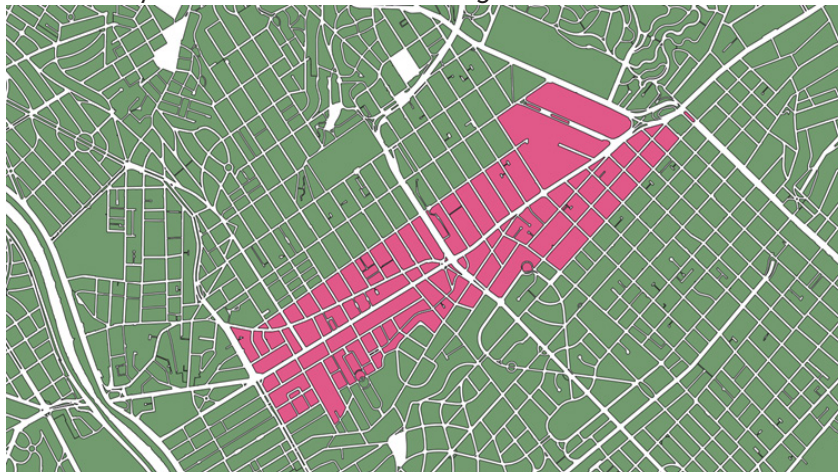


Avenida Nove de Julho: trecho entre Alameda Itu e Av. Brig. Faria Lima

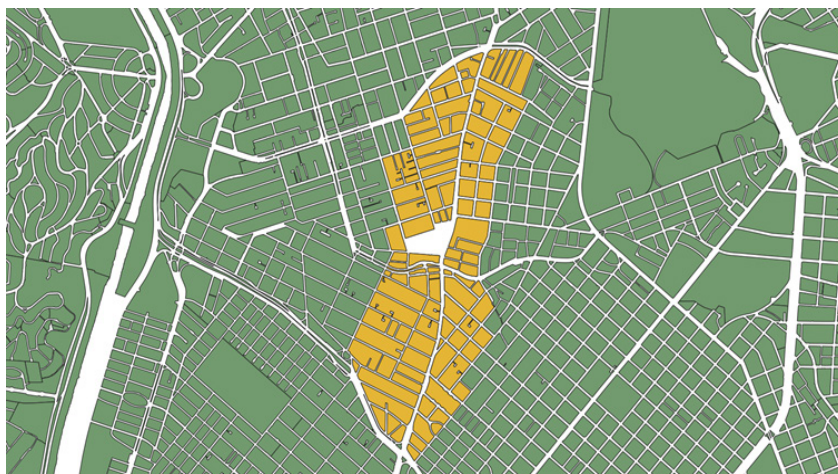




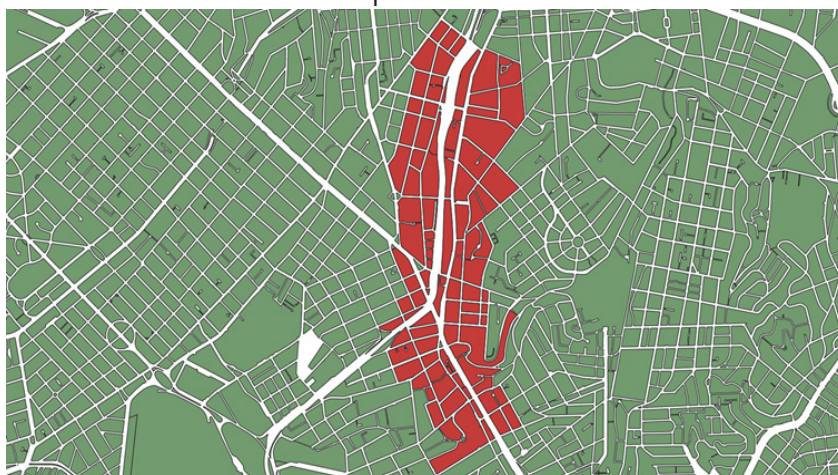
Avenida Rebouças: trecho entre Av. Brig. Faria Lima e Alameda Santos



Avenida Santo Amaro: trecho entre Av. Pres. Juscelino Kubitschek e Av. dos Bandeirantes



Rua Vergueiro: trecho entre Rua Joaquim Távora e Rua Condessa de São Joaquim



## REFERÊNCIAS

- 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 aos domingos*. 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 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.
- 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 ciclovias 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-ciclovias-em-estudo-avenida-paulista-ja-teve-obra-para-virar-calçada.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





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

