

AVENIDA PAULISTA: O PAPEL DO URBANISMO TÁTICO NA PROMOÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA

Giullia Paula Possomato

Bolsista PIBIC-CNPq - Instituto Federal de São Paulo | g.possomato@aluno.ifsp.edu.br

Ana Julia Meira Pessoa

Bolsista PIBIT-CNPq - Instituto Federal de São Paulo | ana.meira@aluno.ifsp.edu.br

Douglas Gallo

Professor Doutor - Instituto Federal de São Paulo | douglas.luciano@ifsp.edu.br

Sessão Temática 08: Mobilidade urbana e direito à cidade

Resumo: O urbanismo tático tem se destacado como uma abordagem essencial para a criação de cidades saudáveis e humanas, promovendo a qualidade de vida urbana por meio de intervenções temporárias. O programa Ruas Abertas, implementado na Avenida Paulista, exemplifica como iniciativas de baixo custo e alto impacto podem transformar o espaço público. O objetivo deste artigo foi identificar atributos e formas de uso e apropriação do espaço urbano na Avenida Paulista, durante sua abertura aos domingos, discutindo seu papel na promoção de uma mobilidade mais ativa e potencialmente mais saudável. A metodologia utilizada partiu de uma revisão bibliográfica e visitas de campo com observação social sistemática, utilizando a metodologia do placemaking proposta pelo Project for Public Spaces, baseando-se nos atributos qualificadores do lugar. Baseado no diagrama *What Makes a Place Great?*, o estudo evidenciou como o fechamento da avenida para o tráfego motorizado contribui para uma cidade mais inclusiva e sustentável. Ao priorizar pedestres e ciclistas, essa intervenção melhora a mobilidade ativa, reduz os impactos ambientais e fomenta interações sociais.

Palavras-chave: Cidade saudável; Cidade humana; Qualidade de vida urbana; Intervenções temporárias; Ruas abertas..

AVENIDA PAULISTA: THE ROLE OF TACTICAL URBANISM IN PROMOTING ACTIVE MOBILITY

Abstract: Tactical urbanism has emerged as a key approach to creating healthy and human-centered cities, enhancing urban quality of life through temporary interventions. The Open Streets program, implemented on Avenida Paulista, exemplifies how low-cost, high-impact initiatives can transform public spaces. This study aimed to identify attributes and patterns of use and appropriation of urban space on Avenida Paulista during its Sunday closures, discussing its role in promoting more active and potentially healthier mobility. The methodology combined a literature review with field visits involving systematic social observation, using the placemaking methodology proposed by the Project for Public Spaces, based on place-qualifying attributes. Drawing on the What Makes a Place Great? framework, the study highlighted how closing the avenue to motorized traffic contributes to a more inclusive and sustainable city. By prioritizing pedestrians and cyclists, this intervention enhances active mobility, reduces environmental impacts, and fosters social interactions..

Keywords: Healthy city; Human city; Quality of urban life; Temporary interventions; Open streets..

AVENIDA PAULISTA: EL PAPEL DEL URBANISMO TÁCTICO EN LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA

Resumen: El urbanismo táctico se ha destacado como un enfoque clave para la creación de ciudades saludables y humanas, promoviendo la calidad de vida urbana a través de intervenciones temporales. El programa Calles Abiertas, implementado en la Avenida Paulista, ejemplifica cómo iniciativas de bajo costo y alto impacto pueden transformar el espacio público. Este estudio tuvo como objetivo identificar atributos y patrones de uso y apropiación del espacio urbano en la Avenida Paulista durante su apertura los domingos, discutiendo su papel en la promoción de una movilidad más activa y potencialmente más saludable. La metodología combinó una revisión bibliográfica con visitas de campo mediante observación social sistemática, utilizando la metodología de placemaking propuesta por el Project for Public Spaces, basada en atributos cualificadores del lugar. Basándose en el diagrama What Makes a Place Great?, el estudio evidenció cómo el cierre de la avenida al tráfico motorizado contribuye a una ciudad más inclusiva y sostenible. Al priorizar a peatones y ciclistas, esta intervención mejora la movilidad activa, reduce los impactos ambientales y fomenta las interacciones sociales.

Palabras clave: Ciudad saludable; Ciudad humana; Calidad de vida urbana; Intervenciones temporales; Calles abiertas.

INTRODUÇÃO

As cidades contemporâneas são marcadas pela fragmentação, individualização e insegurança, características da modernidade tardia (Bauman, 2001; Beck, 2011; Giddens; Lash, Beck, 2012). Entre os inúmeros desafios enfrentados encontramos a necessidade de destacar-se no mundo globalizado e competitivo (Sánchez, 2010; Arantes, 2013), para tanto existe uma crescente demanda por soluções urbanas sustentáveis e inclusivas, procurando criar cidades mais vivas, saudáveis, seguras e resilientes (Gehl, 2013). A mobilidade urbana é um fator primordial nesta lógica, possibilitando, por meio do planejamento urbano e dos planos setoriais, a capacidade de melhorar a qualidade de vida e bem-estar das populações urbanas. No planejamento urbano saudável, a mobilidade ativa torna-se central pois melhora sensivelmente a saúde urbana ao diminuir a emissão de gases do efeito estufa, melhorar a qualidade do ar e promover uma vida mais ativa, combatendo o sedentarismo e promovendo hábitos de vida mais saudáveis (Saldiva, 2018; Giambiagi; García, 2022).

A escassez de recursos públicos frente a esta demanda crescente tem impulsionado a implementação de intervenções de urbanismo tático em diversas cidades ao redor do mundo, uma vez que estas são intervenções de baixo custo, rápida implementação e alto impacto na vida urbana (Fontes *et al.*, 2020). Em São Paulo, a Avenida Paulista, um dos principais eixos de circulação da cidade, tem sido palco de uma iniciativa inovadora com o programa Ruas Abertas, que transforma a via em um espaço exclusivamente dedicado a pedestres e ciclistas durante os domingos e feriados. O programa, alinhado aos princípios do urbanismo tático, visa promover a mobilidade ativa, melhorar a qualidade ambiental e incentivar a convivência social em uma das áreas mais movimentadas da cidade.

A mobilidade ativa refere-se a modos de transporte que dependem do esforço humano para se deslocar, como caminhar, pedalar ou usar dispositivos de mobilidade pessoal, como patinetes e skates não motorizados. Entendida, neste texto, como os deslocamentos a pé ou de bicicleta, é uma forma sustentável e saudável de se locomover, promovendo benefícios para a saúde, redução de emissões de gases de efeito estufa, e melhoria da qualidade de vida, desempenhando um papel fundamental na criação de cidades mais saudáveis, sustentáveis e humanas. Ao proporcionar alternativas ao transporte motorizado, essa abordagem contribui para a redução da poluição, o aumento da qualidade de vida e o fortalecimento das interações sociais nos espaços urbanos. Nesse contexto, a análise do impacto do Ruas Abertas na Paulista se torna essencial para compreender como intervenções temporárias e de baixo custo podem transformar o uso do espaço público e fomentar a construção de uma cidade mais acessível e inclusiva (Vasconcellos, 2018).

Esse artigo propõe uma análise espacial da Avenida Paulista durante a implementação do programa Ruas Abertas, utilizando como metodologia o diagrama *What makes a place great?*, desenvolvido pelo *Project for Public Spaces* (PPS). O objetivo é avaliar os efeitos da intervenção sobre a caminhabilidade e a ciclabilidade da via, além de investigar sua influência na sociabilidade e na percepção de conforto e segurança dos usuários. A análise busca

compreender como estratégias de urbanismo tático podem ser aplicadas para promover uma cidade mais ativa e centrada nas necessidades dos pedestres e ciclistas.

METODOLOGIA

A análise espacial da Avenida Paulista durante o programa Ruas Abertas foi realizada por meio de uma metodologia que integra abordagens qualitativas, com o objetivo de avaliar as transformações no uso do espaço público e seus impactos na mobilidade ativa, sociabilidade e qualidade do ambiente urbano, a qualidade do lugar (enquanto espaço físico e antropológico). Esse método envolve uma combinação de revisão bibliográfica com observação social sistemática, a partir de um checklist baseado no diagrama *What makes a place great?* (Figura 1), desenvolvido pelo *Project for Public Spaces* (PPS), como instrumento de avaliação de atributos qualificadores do lugar.

Figura 1: Diagrama das características de um excelente lugar



Nota: Versão traduzida para a língua portuguesa do diagrama *What makes a place great?*

O diagrama oferece uma estrutura útil para avaliar o sucesso de uma intervenção em quatro dimensões-chave: usos e atividades; acesso e ligação; conforto e imagem; e sociabilidade. O eixo de “usos e atividades” permite observar a diversidade de práticas urbanas que surgem durante a intervenção, como caminhadas, ciclismo, atividades culturais e de lazer. Já o eixo de “acesso e ligação” avalia a conectividade entre a Avenida Paulista e outras áreas da cidade, além de como a intervenção facilita a mobilidade ativa. A dimensão de “conforto e imagem” analisa a percepção do ambiente urbano, considerando a redução de ruído, poluição e a melhoria das condições de habitabilidade. Por fim, o eixo de “sociabilidade” foca na qualidade das interações sociais geradas pelo novo uso do espaço, que pode promover a integração social e fortalecer o sentido de comunidade (Project for Public Spaces, 2024). A abordagem metodológica proposta se dedica a entender os efeitos da intervenção de urbanismo tático na via e seu papel no impulsionamento de uma cidade mais ativa.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados obtidos destacam a relevância de estratégias integradas para promover mobilidade ativa e urbanismo tático no contexto da Avenida Paulista, em São Paulo, SP. A análise revelou que intervenções pontuais, como a abertura da avenida aos domingos para pedestres e ciclistas, fechando-a aos veículos automotores, fortalecem a relação entre o espaço urbano e seus usuários, incentivando deslocamentos não motorizados e a ocupação democrática do espaço público.

MOBILIDADE ATIVA E SAÚDE

O padrão de mobilidade da população brasileira vem sofrendo fortes modificações desde meados do século XX, refletindo o intenso e acelerado processo de urbanização e crescimento desordenado das cidades. A intensa utilização do transporte motorizado individual e a redução e degradação do transporte público coletivo, acarretou num crescimento dos acidentes de trânsito com vítimas, congestionamentos urbanos e poluição ambiental (Carvalho, 2016). Ainda assim, a maioria dos brasileiros se desloca de modos ativos, de acordo com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2020) a maior parte das viagens em 2018 foram realizadas a pé e por bicicleta (42%), seguidas dos meios de transporte individual motorizado (30%) e de transporte público (28%).

A mobilidade urbana está estritamente relacionada ao direito à cidade e à qualidade de vida (Sousa; Gallo, 2024), no entanto, parabordar a qualidade de vida como conceito integrador no planejamento urbano (Gallo; Teixeira, 2024), é preciso primeiramente refletir sobre o que se entende por qualidade de vida, saúde e sua relação com o urbano (Gallo; Bessa, 2018). O conceito de saúde é debatido por vários pesquisadores, e sofre influências diversas, apresentando um aspecto multidimensional, que deve refletir questões culturais e teóricas,

dependente de cada momento histórico. Neste sentido a Organização Mundial da Saúde (OMS) adotou em 1947 uma definição de saúde, como sendo “o estado de completo bem estar físico, mental e social, em detrimento da simples ausência de doença” (WHO, 1946), que de forma positiva permanece até a atualidade.

Ao adjetivar a qualidade de vida como “urbana” introduz-se uma valorização de horizontes desejáveis para determinados grupos sociais, onde diferentes níveis de exigência e aspirações conformam os aspectos subjetivos e perceptivos dos indivíduos e grupos (Vitte; Keinert, 2009). O conceito de “Cidade Saudável” surgiu em 1984, no Canadá, apresentando-se como uma utopia associada à ideia de que os problemas de saúde da população requerem a criação de ambientes residenciais e laborais mais saudáveis e prósperos. Enquanto movimento mundial é uma mobilização política e da sociedade civil na preparação e implementação de planos municipais de saúde, funcionando num conceito de rede, interligando-se por meio da troca de informações, lições e experiências, num processo constante que entende que “saudável” não é um estado fim, mas um processo em contínua melhora (Adriano *et al.*, 2000; Gallo; Bessa, 2016).

Pensar cidades mais saudáveis, na lógica de um novo planejamento, integral e intersetorial, promotor da saúde e da qualidade de vida, deve passar obrigatoriamente pela lógica da reorientação dos sistemas e planos de mobilidade urbana. O Planejamento Urbano Saudável é um campo de experimentação de políticas, projetos e práticas para requalificação e gestão urbana, conscientemente orientadas ao melhoramento das condições de salubridade e habitabilidade das cidades, especialmente para os mais vulneráveis, mas para todos. Esta reorientação deve colocar o bem-estar e a qualidade de vida como centro das políticas públicas de planejamento urbano. Significa, também, encontrar o equilíbrio certo entre pressões sociais, ambientais e econômicas, relacionando-se, desta forma, com o desenvolvimento sustentável. O conceito baseia-se nos princípios básicos de equidade das cidades saudáveis: cooperação intersetorial, envolvimento da comunidade e sustentabilidade (Gallo, 2023; Bellaviti, 2014; Barton; Tsourou, 2004). A mobilidade ativa é uma reorientação da lógica perversa que não pensa a dimensão humana das cidades, contribuindo para melhorar os níveis de saúde urbana, ao incentivar e facilitar a adoção de estilos de vida mais ativos.

Os benefícios da atividade física regular para a saúde são amplamente conhecidos: promoção de bem-estar mental, físico e social e auxílio na prevenção de diversas doenças relacionadas com a obesidade e incapacidade (Warburton; Bredin, 2017). A promoção da bicicleta como meio de transporte traz diversos benefícios para as cidades e os seus cidadãos, como: redução de doenças crônicas, taxas menores de sobrepeso e obesidade, menos mortes e lesões no trânsito, níveis mais baixos de poluição do ar e sonora, etc. (Oja *et al.*, 2011; Veras; Di Domenico, Marques, 2017). Para promover a qualidade de vida urbana, a mobilidade ativa torna-se um tema estratégico (Rosin; Leite, 2019; Edwards; Tsouros, 2008).

A mobilidade ativa é um elemento central para o desenvolvimento de cidades saudáveis, promovendo interação social, bem-estar físico e sustentabilidade ambiental. Desse modo, as cidades devem ser planejadas com foco nas pessoas, priorizando pedestres e ciclistas por meio da criação de espaços públicos acessíveis, seguros e agradáveis. A caminhabilidade está relacionada ao desenho urbano que estimula o deslocamento a pé, oferecendo infraestrutura que valorize a segurança e o conforto dos pedestres. Essas intervenções, além de reduzir a dependência de veículos motorizados, promovem atividades físicas regulares, contribuindo para a saúde da população e fortalecendo o senso de comunidade nos espaços urbanos (Gehl, 2013; Vasconcellos, 2018).

Speck (2016) complementa essa perspectiva ao defender o conceito de cidades caminháveis, no qual a caminhabilidade é essencial para a eficiência e habitabilidade das cidades. Ele ressalta que um planejamento urbano eficiente deve integrar a ciclabilidade, assegurando a presença de ciclovias conectadas e seguras que ofereçam alternativas viáveis ao transporte motorizado. Essa abordagem reduz a poluição, o congestionamento e promove um ambiente urbano equilibrado e sustentável. Nesse sentido, a mobilidade ativa extrapola o caráter funcional, configurando-se como uma estratégia de transformação cultural que posiciona os indivíduos como protagonistas no espaço urbano, alinhando-se aos princípios de saúde e sustentabilidade (Gehl 2013; Speck, 2016).

A promoção da mobilidade ativa, visando melhorar a qualidade de vida nas cidades, busca incorporar conceitos e políticas com potencial de inovação em serviços urbanos. Consequentemente impacta-se na “competitividade” entre as cidades, além da mitigação de problemas ambientais e sociais (Cruz; Paulino, 2019). Ainda que a escolha por estilos de vida mais saudáveis seja uma atribuição pessoal, as políticas de planejamento urbano podem corroborar e intermediar essas escolhas, garantindo mais qualidade, equidade e usabilidade nos espaços urbanos e infraestruturas. As políticas públicas podem deliberar sobre como levar as pessoas a se movimentarem mais no dia a dia.

Ao alterar o desenho urbano, orientado à mobilidade ambientalmente mais correta, ou seja, à mobilidade ativa, consegue-se promover a segurança e a boa saúde no espaço urbano (Gehl; Svarre, 2018). Embora ainda exista um forte consenso em torno do paradigma rodoviarista no enfrentamento aos problemas relativos ao transporte urbano e elaboração de políticas públicas para seu enfrentamento, a ideia de mobilidade ativa (caminhabilidade e ciclismo urbano) tem surgido como resistência e enfrentamento à hegemonia do planejamento funcionalista tradicional.

URBANISMO TÁTICO

O urbanismo tático pode ser considerado como uma tecnologia social. De acordo com Fontes et al (2020, p.10).

[...] é um termo recente e significa a abordagem para a construção e ativação de uma vizinhança, utilizando intervenções e políticas de

curto e baixo custo, que permitam a imediata recuperação, redesenho ou programação do espaço público, visando futuras transformações.

A origem do termo “tático” surge em oposição à estratégia. De forma geral, a estratégia equivale a um planejamento do ponto de vista de quem está no poder (tecnologia hegemônica), enquanto a tática é a reação dos “fracos”, que aproveitam oportunidades e brechas para agir (tecnologia social). Desta forma, as práticas do urbanismo tático podem assumir natureza efêmera ou permanente em fluxo constante, proporcionando mudanças no espaço urbano que promovem um progresso equitativo na participação social sobre o espaço e mudanças incrementais na rua, na vizinhança e nos bairros (Gomes et al., 2020).

Muitos defendem que o urbanismo tático seja um movimento mobilizado de baixo para cima (bottom up) para enfrentamento das questões urbanas emergentes da base, outros ainda acreditam que a abordagem pode ser utilizada por diferentes setores além das comunidades organizadas, como governos, empresas, ONGs, academia, arquitetos etc. Trata-se de um conceito em consolidação e disputa, uma abordagem em código aberto, que abrange uma ampla gama de ações emergentes de pequena escala (Fontes et al., 2020).

Uma das aplicações mais comuns do urbanismo tático é a intervenção urbana como um teste de ideias para implementação de projetos futuros, possibilitando a mensuração da aceitação pela comunidade, desenvolvendo um processo de tentativa e erro. Neste tipo de intervenção são realizadas ações temporárias de baixo custo que podem trazer benefícios imediatos, permitindo a observação dos resultados e alterações no projeto definitivo. De acordo com Escorza et al. (2022), um fator fundamental na construção do imaginário contemporâneo urbano é o conjunto de lugares onde caminhamos, brincamos, conversamos, nos encontramos, trabalhamos e nos divertimos em comunidade, são as áreas de uso coletivo onde a vida urbana se manifesta. Vida urbana está que também pode contribuir para a percepção de uma maior qualidade de vida (Gallo, 2020).

As ações de urbanismo tático podem ser realizadas pelos próprios cidadãos, pelo poder público ou por meio de parcerias entre sociedade civil e governo. Algumas tipologias de táticas cidadãs de ativação do espaço público são: hortas comunitárias (Fontes et al., 2018); intervenções artísticas com infláveis (Fontes; Espósito, Arbusà, 2019); Park(ing) Day (Fontes, 2018); intervenções temporárias (Fontes; Fabião, 2018); Parcklets (Degreas, 2016); fechamento de ruas (Cordeiro; Mello, Bastos, 2019); além de redesenhos viários, criação de praças, ciclovias e ativação de espaços (Fontes et al, 2020).

O urbanismo tático pode ser definido como uma abordagem para construção e ativação de uma vizinhança, utilizando intervenções e políticas de curto prazo e baixo custo que permitam a imediata recuperação, redesenho ou reprogramação do espaço público, visando verificações e futuras transformações (Fontes; Pina, Paiva, 2021). Ao visualizar a Avenida Paulista por

essa perspectiva, vê-se o Programa Ruas Abertas como um instrumento para solucionar uma situação preexistente: a prioridade dos automóveis.

A fim de requalificar uma das avenidas mais famosas de São Paulo e do Brasil, o poder público traça os objetivos de segurança viária, reorganização do tráfego e pedestrianização para atrair a população da região e a turística, promovendo um espaço que transmita a identidade paulistana. Ao abrir 2,4 km para os pedestres através de delimitadores e sinalização, a via torna-se uma grande praça linear com diferentes atividades socioculturais agregadas, com o MASP, Sesc Paulista, Fundação Itaú Cultural, Conjunto Nacional, Fundação Cásper Líbero, Instituto Moreira Salles, Japan House e FIESP. Alguns elementos presentes na estratégia afirmam a imagem de uma São Paulo mais ativa e humana, são eles: o aglomerado de barracas que impulsiona o comércio de rua; a prática de atividades físicas; os grandes grupos de ciclistas; as atividades participativas; e uma programação cultural organizadas pelas comunidades que ali se reúnem, desde artistas independentes até manifestações políticas.

Para que essa intervenção alcance resultados sustentáveis, é essencial considerar a Avenida Paulista não apenas como um eixo de circulação, mas também como um local de permanência e interação social. Exemplos como a Praça Shopping Cidade São Paulo, que oferece infraestrutura como bancos e áreas verdes para descanso e convivência, ilustram a importância de elementos que favorecem a permanência. No contexto do Ruas Abertas, recursos temporários, como cadeiras, guarda-sóis e puffs, têm demonstrado grande eficácia em criar um ambiente acolhedor e funcional. Como destaca Jacobs (2009), as cidades só alcançam seu potencial pleno quando projetadas de forma inclusiva, atendendo às necessidades de todos os seus habitantes.

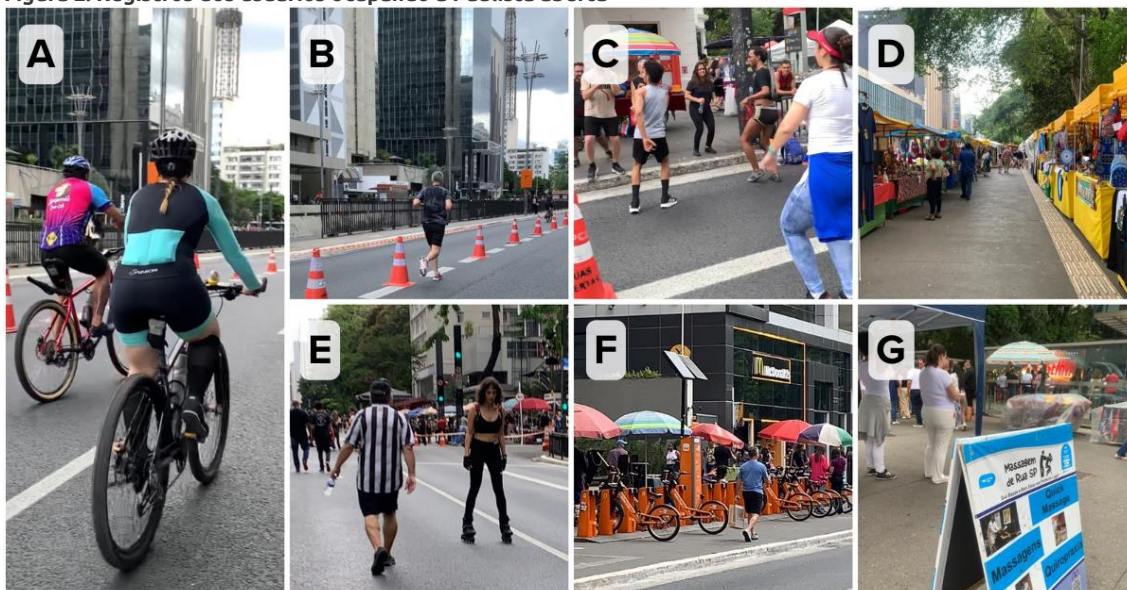
AVENIDA PAULISTA

O programa Ruas Abertas, implementado na Avenida Paulista em São Paulo, é uma intervenção de urbanismo tático que transforma a via em um espaço exclusivamente destinado a pedestres e ciclistas aos domingos e feriados. Essa iniciativa se alinha aos princípios do urbanismo tático ao propor soluções temporárias e de baixo custo que priorizam o uso humano do espaço urbano. Utilizando o diagrama *What makes a place great?* desenvolvido pelo *Project for Public Spaces* (PPS), essa intervenção pode ser analisada a partir de quatro eixos principais: usos e atividades; acesso e ligação; conforto e imagem; e sociabilidade.

No eixo de “usos e atividades”, o programa promove a diversidade de práticas urbanas, como caminhadas, ciclismo, apresentações culturais e atividades de lazer, enriquecendo o caráter multifuncional da Avenida Paulista (Figura 2). O fechamento da via motorizada incentiva o uso recreativo e ativo do espaço, criando uma conexão mais íntima entre a cidade e seus habitantes. Além disso, é necessário enfatizar dentro do ciclismo o leque de iniciativas governamentais que procuram estimulá-lo, como as Ciclofaixas de Lazer. Essa estratégia adotada pela prefeitura de São Paulo busca ampliar o mapa cicloviário da cidade durante

domingos e feriados, aumentando a circulação de ciclistas e impulsionando a utilização desse modo de locomoção, mais saudável e sustentável.

Figura 2: Registros dos usuários ocupando a Paulista aberta



Nota: A. Ciclistas pedalando nas Ciclofaixas de Lazer; B. Usuário correndo; C. Indivíduos dançando em frente ao Méqui 1000; D. Barracas de comércio de rua; E. Usuários caminhando e andando de patins; F. Ponto de aluguel de bicicletas do Itaú; G. Ponto de massagem de rua.

Fonte: Os autores, 2024.

Em relação a “acesso e ligação”, a intervenção amplia a acessibilidade para pedestres e ciclistas, eliminando as barreiras físicas e psicológicas associadas ao tráfego motorizado. Isso reflete diretamente na caminhabilidade à medida que o espaço se torna seguro e convidativo para deslocamentos a pé, e na ciclabilidade, promovida por meio de um ambiente livre de automóveis.

A dimensão de “conforto e imagem” também é transformada, pois a ausência de veículos reduz a poluição sonora e atmosférica, criando um ambiente mais agradável e propício à permanência. Gehl (2013) ressalta que espaços urbanos que promovem conforto e bem-estar incentivam as pessoas a ocuparem e se apropriarem do lugar.

Por fim, no eixo de “sociabilidade”, o programa fortalece os laços comunitários, permitindo encontros espontâneos e promovendo interações sociais que raramente ocorrem em uma avenida voltada para o tráfego intenso de veículos (Speck, 2016).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O urbanismo tático tem se mostrado uma estratégia eficaz na transformação do espaço público urbano, especialmente em contextos de cidades que enfrentam desafios relacionados à mobilidade e à qualidade de vida. A Avenida Paulista, por meio do programa Ruas Abertas, exemplifica como intervenções temporárias podem fomentar a mobilidade ativa, fortalecer laços sociais e democratizar o uso do espaço urbano. A abordagem de baixo custo e rápida

implementação do urbanismo tático permite não apenas a experimentação de novas dinâmicas urbanas, mas também a promoção de espaços mais inclusivos e centrados nas necessidades humanas.

O redirecionamento do tráfego motorizado durante os domingos e feriados, embora temporário, é suficiente para transformar a Avenida Paulista em um espaço mais humano e sustentável, ainda que temporariamente. Ao priorizar pedestres e ciclistas, essa intervenção ressignifica a via como um local de convivência e interação social, reduzindo os impactos ambientais negativos e promovendo um ambiente urbano mais saudável. A análise dos eixos de caminhabilidade, ciclabilidade, conforto e sociabilidade revela o potencial de tais intervenções para reconfigurar a lógica rodoviarista que historicamente moldou a cidade, reforçando o papel da mobilidade ativa como instrumento de transformação cultural e urbana.

Portanto, o programa Ruas Abertas demonstra que iniciativas de urbanismo tático, alinhadas aos princípios de sustentabilidade e saúde urbana, têm o poder de impulsionar mudanças significativas no comportamento e na percepção dos habitantes em relação ao espaço público. A replicação e ampliação dessas estratégias em outras vias urbanas podem consolidar cidades mais acessíveis, resilientes e voltadas ao bem-estar coletivo.

REFERÊNCIAS.

ADRIANO, J. R.; WERNECL, G. A. F.; SANTOS, M. A.; SOUZA, R. C. A construção de cidades saudáveis: uma estratégia viável para a melhoria da qualidade de vida? **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 65(1), n. 1, p. 53-62, 2000.

ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos. **Sistema de informações da mobilidade urbana**. Relatório geral 2018. São Paulo: ANTP, 2020.

ARANTES, O. B. F. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2013.

BARTON, H.; TSOUROU, C. **Urbanisme et santé**: un guide de l'OMS pour un urbanisme centré sur les habitants. Châteaubourg: Bureau Régional pour l'Europe de l'Organisation Mondiale de la Santé, 2004.

BAUMAN, Z. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BECK, U. **Sociedade de risco**: rumo a uma outra modernidade. São Paulo: Editora 34, 2011.

BELLAVITI, P. La città, la salute e la pianificazione urbana. In: NUVOLATI, G; BORDOGNA, M. T. **Salute, ambiente e qualità della vita nel contesto urbano**. Milano: FrancoAngeli, 2014.

CARVALHO, C. H. R. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA, 2016.

CORDEIRO, A. T.; MELLO, S. C. B.; BASTOS, A. F. S. Aqui é nossa praia! Apropriação e uso da avenida paulista no contexto de políticas de desenvolvimento urbano. **urbe, Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 11, p. 1-14, 2019.

CRUZ, S. S.; PAULINO, S. R. Desafios da mobilidade ativa na perspectiva dos serviços públicos: experiências na cidade de São Paulo. **Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 11, p. 1-19, 2019.

DEGREAS, H. N. Muito além das calçadas: parklets em São Paulo. ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO - ENANPARQ, 6. 2016, Porto Alegre, RS. **Anais [...]**. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2016.

EDWARDS, P.; TSOUROS, A. D. **A healthy city is an active city**: a physical activity planning guide. Copenhagen: WHO Europe, 2008.

ESCORZA, M. A.; et al. **Guia de intervenções em espaços públicos**: ferramentas municipais para a criação de espaços públicos de qualidade em cidades da América Latina. Brasil: CAF Banco de Desenvolvimento da América Latina, 2022.

FONTES, A. S. Urbanismo tático para requalificação gradual do espaço público metropolitano: o caso do Par(ing) Day no Rio de Janeiro. **arquiteturarevista**, v. 14, n. 1, p. 91-104, 2018.

FONTES, A. S.; FABIÃO, A. C. Além do público/privado: intervenções temporárias e criação de espaços coletivos no Rio de Janeiro. **Revista de Arquitectura**, v. 18, n. 2, p. 27-39, 2016.

FONTES, A. S.; et al. Táticas cidadãs para ativação de áreas subutilizadas: o caso das hortas comunitárias do Rio de Janeiro. **arq.urb.**, n. 23, p. 147-169, 2018.

FONTES, A. S.; ESPÓSITO, F.; ARBUSÀ, S. Ar-quiteturas. Os infláveis como estratégia de reinterpretação do lugar. Rio de Janeiro, **PRUMO**, v. 4, n. 7, p. 1-14, 2019.

FONTES, A. S.; MONTEIRO, C. G.; FRANCO, P. C.; FOGELSON, Y. **Urbanismo tático**: um guia para as cidades brasileiras. Rio de Janeiro: Rio Books, 2020.

FONTES, A. S.; PINA, J. P.; PAIVA, L. M. **Urbanismo tático: X ações para transformar cidades**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2021.

GALLO, D. L. L. **Cidade humana**: a vida urbana e a promoção da saúde como qualidade de vida. Tese (Doutorado em Urbanismo) - Universidade Federal do Rio de Janeiro - PROURB/FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, 2020.

- GALLO, D. Planejamento urbano saudável: integralidade rumo aos objetivos de desenvolvimento sustentável. **Fórum Ambiental da Alta Paulista**, v. 19, n. 6, p. 166-180, 2023
- GALLO, D L L; TEIXEIRA, N A. Qualidade de vida como abordagem no planejamento urbano: um conceito inovador. **Revista Ciência em Evidência**, v. 4, n. 2, p. e023022, 2024.
- GALLO, D; BESSA, E. Qualidade de vida urbana como política pública: o movimento cidades saudáveis. **Revista Nacional de Gerenciamento Cidades**, v. 04, n. 27, p. 14-23, 2016.
- GALLO, D; BESSA, E R A S. Saúde e espaço urbano: a promoção de cidades mais saudáveis e sustentáveis. **Revista Nacional de Gerenciamento Cidades**, v. 06, n. 38, p. 29-43, 2018.
- GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GEHL, J.; SVARRE, B. **Vida nas cidades**: como estudar? São Paulo: Perspectiva, 2018.
- GIAMBIAGI, D.; GARCÍA, B. G. **Guia para cidades mais saudáveis**: princípios e instrumentos para promover a saúde através do planejamento e gestão urbana. Caracas: CAF, 2022.
- GIDDENS, A; LASH, S; BECK, U. **Modernização reflexiva**: política, tradição e estética na ordem social moderna. São Paulo: Editora Unesp, 2012.
- GOMES, J. D.; et al. Urbanismo tático em discussão para o desenvolvimento urbano. **Research, Society and Development**, v. 9, n. 2, p. 1-19, 2020.
- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- OJA, P.; TITE, S.; BAUMAN, A.; GEUS, B.; KRENN, P.; REGER-MASH, B.; KOHLBERGER, T. Health benefits of cycling: a systematic review. **Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports**, v. 21, n. 4, p. 496-509, 2011.
- PROJECT FOR PUBLIC SPACES. **What Makes a Successful Place?**. Disponível em: <<https://www.pps.org/article/grplacefeat>> Acesso em: 15 nov. 2024.
- ROSIN, L. B.; LEITE, C. K. S. A. Bicicleta como resistência: o paradigma rodoviarista e o papel do ativismo ciclista no município de São Paulo/SP. **Caderno Metrôpole**, v. 21, n. 46, p. 879-902, 2019.
- SALDIVA, P. **Vida urbana e saúde**: os desafios dos habitantes das metrópoles. São Paulo: Contexto, 2018.
- SÁNCHEZ, M. F. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2010.

SOUSA, G. R.; GALLO, D. Desigualdades socioespaciais urbanas: impactos nas percepções da dimensão humana da cidade. **Vernáculo - Territórios Contemporâneos**, v. 2, n. 6, p. 1-15, 2024.

SPECK, J. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016.

URBITÁ. **Características de um excelente lugar**. 2022. Disponível em: <<https://www.urbita.com.br/post/caracteristicas-de-um-excelente-lugar>> Acesso em: 15 nov. 2024.

VASCONCELLOS, E A. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2018.

VERAS, M.; DI DOMENICO, M.; MARQUES, K. V. O transporte dentro da perspectiva ambiental da saúde. In: ANDRADE, V.; LINKE, C. C. **Cidades de pedestres**: a caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017.

VITTE, C. C. S.; KEINERT, T. M. M. **Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana**: discussões teórico-metodológicas. Rio de Janeiro: Bertrand, 2009.

WARBURTON, D. E. R.; BREDIN, S. S. D. Health benefits of physical activity: a systematic review of current systematic reviews. **Current Opinion Cardiology**, v. 32, n. 5, p. 541-556, 2017.

WHO. WORLD HEALTH ORGANIZATION. CONSTITUTION OF THE WORLD HEALTH ORGANIZATION. GENEVA: WORLD HEALTH ORGANIZATION, 1946.