Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Departamento de História e Fundamentos
da Arquitetura e do Urbanismo

Mauro Sérgio Procópio Calliari

O PEDESTRE E A CIDADE:
MOBILIDADE E FRUIÇÃO
EM SÃO PAULO

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL
DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO,
PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL DO AUTOR: maurocalliari@uol.com.br

Catálogo na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Calliari, Mauro Sérgio Procópio
O pedestre e a cidade: Mobilidade e fruição em São Paulo
/ Mauro Sérgio Procópio Calliari; orientador Regina Maria
Prosperi Meyer. - São Paulo, 2019.
339 p.

Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
da Universidade de São Paulo. Área de concentração: História
e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo.

1. Mobilidade Urbana. 2. Caminhabilidade. 3. Urbanidade.
4. História de São Paulo. I. Meyer, Regina Maria Prosperi,
orient. II. Título.

Imagem da capa: Foto do autor

Mauro Sérgio Procópio Calliari

O PEDESTRE E A CIDADE:
MOBILIDADE E FRUIÇÃO
EM SÃO PAULO

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de doutor em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo, sob a orientação da Profª. Dra. Regina Maria Prosperi Meyer

Aprovado em:

Banca examinadora

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Assinatura: _____

Esta pesquisa contou com a Bolsa
de Pesquisa da Fapesp – Fundação
de Amparo à Pesquisa do Estado de
São Paulo.

AGRADECIMENTOS

À Regina Meyer agradeço pela orientação segura, pela generosidade intelectual e principalmente por ter despertado em mim o interesse por urbanismo e pela cidade.

Aos membros da banca de qualificação, agradeço ao Valter Caldana, pelas sugestões de enquadramento do tema, pela proximidade e por gostar tanto da cidade, e à Beatriz Piccolotto Bueno, por proporcionar a viagem pela história das cidades.

Ao José Roberto Labinas de Oliveira, por emprestar voluntariamente sua competência e seu tempo à condução das discussões em grupo, essenciais para a pesquisa..

A todos que se dispuseram a repartir seus conhecimentos e opiniões para esta tese: Eduardo Vasconcellos, Toni Lindau, Victor Andrade, Uirá Lourenço, Joana Canedo, Skye Duncan, José Police Neto, Robert Pechman, e a tantas pessoas que organizaram e participaram de seminários tão úteis para a construção de hipóteses, como Antonio Carlos Pela da ACSP, Thiago Allis e Bianca Freire, do SP Mobilities, Mariana Barros, da Esquina, entre tantos outros.

Aos meus colegas do Cidadeapé, que batalham diariamente para melhorar a situação do pedestre em São Paulo, e à Meli Malatesta pela competência na coordenação da comissão técnica da ANTP.

Ao Jorge Gomes Guimarães Neto pelas sugestões de encaminhamento e encorajamento permanente; ao Ricardo Gandour, que me convidou a levar o blog Caminhadas Urbanas ao *Estado*; a Tomaz Alvim, Marisa Moreira Salles, Laura Aguiar e o pessoal da Bei pela maravilhosa edição do meu livro *Espaço Público e Urbanidade em São Paulo*; e ao Peter Rosenwald pelo incentivo cotidiano.

Aos meus colegas de FAU-USP e do Mackenzie, pelas conversas e debates que deram sentido à minha pesquisa, e a todos os professores do doutorado que acolheram o interesse tardio pelas questões da cidade, como Regina Meyer, Jorge Bassani, Beatriz Piccolotto Bueno, Marcos Virgílio da Silva, Luís Antonio Jorge, Ana Castro, Maria Lucia Gitahy, Eduardo Nobre, Camila D'Ottaviano, Eugênio Queiroga, Andréina Nigriello e tantos outros. À Nadia Somekh, Luiz Guilherme Castro, Valter Caldana e Larissa Campagner pela condução dos grupos de pesquisa de que faço parte.

À Silvana Vieira, pela revisão implacável, e à Izabelle Alvares pela diagramação final da tese.

Aos meus amigos e companheiros de caminhadas Pierre, Lang, Mauricio, Flavinho, Melão e Jota, por terem me ajudado a pensar e repensar na tese e na vida.

À minha família, meus irmãos e meu pai, à Claudia e especialmente meus filhos Alex e Julieta, por terem estado sempre próximos durante este mergulho tão longo e tão profundo.

RESUMO

Os deslocamentos a pé são parte da história da cidade. Antes do advento dos transportes, o andar era o meio natural de se deslocar dentro dos assentamentos urbanos. Posteriormente, com a expansão urbana e a separação de funções, os transportes sobre trilhos e rodas assimilaram parte dos deslocamentos cotidianos e ajudaram a moldar um ambiente urbano muitas vezes hostil aos pedestres. Mesmo assim, o andar é, atualmente, um dos modais mais importantes no dia a dia das grandes cidades, seja em trajetos feitos exclusivamente a pé, seja como parte de trajetos intermodais. O objetivo desta pesquisa é investigar o andar a pé dentro de duas perspectivas: a perspectiva da mobilidade e a perspectiva estética – a da fruição da cidade – analisando a relação entre o ambiente construído e a experiência individual cotidiana dos pedestres. Para isso, a pesquisa busca na história das cidades ocidentais elementos que expliquem as grandes transformações do ato de andar a pé, até chegar a São Paulo, nosso estudo de caso. Em São Paulo, o acompanhamento de processos históricos e de momentos emblemáticos permitiu explicar parte do paradoxo do andar a pé na cidade: apesar de as viagens a pé serem o meio mais usado de deslocamento, as condições urbanas apresentam um quadro bastante desafiador para o pedestre – infraestrutura de caminhabilidade pouco adequada ou inexistente, travessias arriscadas e situação de insegurança na relação com os veículos motorizados. Metodologicamente, a investigação histórica é complementada por uma pesquisa qualitativa, realizada para a tese, com uma amostra de pedestres que se deslocam cotidianamente a pé por São Paulo. A técnica de discussões em grupo, conduzidas em 2018, permitiu que fossem aprofundadas as motivações, os problemas e os prazeres de quem anda a pé na cidade. Os resultados mostram que a experiência do pedestre permite materializar e entender o impacto de planos, decisões e processos implementados no passado sobre a caminhabilidade em São Paulo. Adicionalmente, foi possível constatar que, mesmo em situações adversas, existe um componente muito presente de fruição da cidade inerente ao andar a pé, manifestado no prazer sensorial do caminhar, na constatação de que andar permite “viver a cidade” e ainda as pequenas surpresas– encontros, descobertas e lugares inesperados. Com base nas observações e na pesquisa, o trabalho termina com a sugestão da incorporação do ponto de vista do pedestre na prática do planejamento urbano, como uma disciplina que pode agregar a importância da pequena escala aos planos urbanísticos.

Palavras-chave: Caminhabilidade. São Paulo. Pedestre. Caminhar. Andar a pé. Mobilidade ativa. Mobilidade.

ABSTRACT

Walking is an intrinsic part of the history of cities. Before the introduction of mass transport, walking was the natural means of accessing different parts of urban settlements. Later on, with the urban sprawl and the separation of functions, rail and road transports absorbed part of the daily commutes and helped to mold an urban environment which is very often hostile to pedestrians. Nonetheless, in present days, walking is still one of the most important modes of commuting inside cities, either associated with another mean, or as a standalone. The objective of this research is to investigate walking from two perspectives: the perspective of mobility and the perspective of aesthetics – the enjoyment of the city – analyzing the relation between the built environment and the personal daily experience of persons on foot. In order to reach that goal, the research selects elements in the history of western cities which can explain the transformations in the act of walking. In São Paulo, our case study, there exists a clear paradox: despite the fact that walking is the most important means of transportation, the urban settings depict a very challenging situation for the pedestrian – inadequate or nonexistent sidewalks, risky crossings and vulnerable conditions in the face of motor vehicles. Methodologically, the historical investigation is complemented by a qualitative research conducted specifically for this thesis, with a sample of pedestrians who walk regularly in their daily affairs. The group discussions, which took place in 2018, have brought relevant information to understand the motivations, problems and pleasures of those who walk in São Paulo. The results show that the pedestrian experiences can help us to assess the impact that plans, decisions and processes which took place decades ago have had on the walkability in São Paulo. They also allow us to verify that, even in adverse situations, a sense of enjoyment is often present while walking, and it is expressed not only in the very pleasure of taking a walk but, also in the realization that through it one can “experience the city” and the hidden surprises it can reveal – unexpected encounters, findings, and places. The observations and the research initiated a series of suggestions on how to incorporate the pedestrian’s point of view in the practice of urban planning, as a means to integrate the importance of the human scale to urban plans.

Keywords: Walkability. Pedestrians. Walking. São Paulo. Mobility.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
1. ANDAR A PÉ. ENTRE A MOBILIDADE E A FRUIÇÃO	19
1.1 ANDAR NA CIDADE: DA ANTIGUIDADE À IDADE MODERNA.....	23
1.2 ANDAR NA AVENIDA, ANDAR NAS CALÇADAS. A NOVA ESCALA E AS NOVAS DISTÂNCIAS DA CIDADE INDUSTRIAL. A MULTIDÃO.....	34
1.3 O ANDAR COMO FRUIÇÃO DA CIDADE. <i>O FLÂNEUR</i>	43
1.4 ANDAR NA CIDADE DO AUTOMÓVEL.....	57
1.5 ANDAR NA CIDADE CONTEMPORÂNEA. AS REAÇÕES AO DOMÍNIO DO CARRO. AS RUAS DE PEDESTRE. OS PROJETOS PARA MELHORAR O ANDAR	85
2. ANDAR A PÉ EM SÃO PAULO	139
2.1 SÉCULO XIX ATÉ 1889. O PEDESTRE NA CIDADE DO CARRO DE BOI.....	148
2.2 1889-1930. O PEDESTRE NA CIDADE DO BONDE.....	160
2.3 1930-1970. O PEDESTRE NA CIDADE DO ÔNIBUS.....	180
2.4 1970-2010. O PEDESTRE NA CIDADE DO AUTOMÓVEL.....	203
3. MOBILIDADE A PÉ EM SÃO PAULO HOJE	239
3.1 O PEDESTRE NA CIDADE MULTIMODAL.....	242
3.2 QUEM CAMINHA/QUANTO CAMINHA/POR QUE CAMINHA.....	254
3.3 COMO É ANDAR A PÉ EM SÃO PAULO. PERCEPÇÕES E ATITUDES DE QUEM ANDA A PÉ NA CIDADE. PESQUISA QUALITATIVA.....	265
3.4 ANDAR A PÉ EM SÃO PAULO. CONCLUSÕES A PARTIR DAS PERCEPÇÕES DOS PEDESTRES	282
3.5 COMO AS PERCEPÇÕES DE PEDESTRES PODEM AJUDAR NO PLANEJAMENTO URBANO DA CIDADE	297
CONCLUSÃO.....	317
REFERÊNCIAS.....	329

INTRODUÇÃO

O tema desta pesquisa é o ato de andar a pé na cidade de São Paulo. A abordagem escolhida se organiza em duas perspectivas: a da mobilidade e a da fruição dos percursos na cidade.

O tema do andar a pé tem ganhado relevância diante da constatação de que, além de ser, historicamente, a experiência mais natural de deslocamento humano, é também o modal mais básico e que permite acessar todos os outros modos de transportes. Por outro lado, andar a pé também pode ser uma maneira de se apropriar do espaço público e de experimentar a cidade. Andar permite à pessoa entrar em contato com aspectos prazerosos – e essenciais – da vida urbana, como encontrar outras pessoas, exercitar-se, pensar (ou não pensar em nada) e até, como sugere Michel de Certeau em *A arte do cotidiano* (1988), criar novos espaços urbanos através dos nossos passos.

Ambas as perspectivas têm sido bastante abordadas nos últimos anos, em trabalhos acadêmicos, artísticos e até em manuais de práticas de construção de espaços urbanos. A articulação dessas duas abordagens, porém, ainda merece um aprofundamento, por associar experiências que são complementares, mas que, principalmente na gestão pública, têm sido muitas vezes tratadas como elementos distintos da vivência urbana.

O ato de andar traduzido como mobilidade e como experimentação da cidade, enquanto tema de pesquisa, nos interessa há anos, inicialmente a partir de nossa própria experiência em duas vertentes: as caminhadas, cujo objetivo é o prazer, e os necessários deslocamentos cotidianos. De um lado, as longas caminhadas pela cidade, realizadas sem nenhum propósito especial, apenas pelo prazer de andar e conhecer lugares novos, às vezes só, às vezes acompanhado, ensejavam estímulos sensoriais e pensamentos muito prazerosos. De outro lado, os pequenos deslocamentos diários a pé rumo a destinos específicos – universidade, trabalho, reuniões – ou mesmo até a conexão com transporte público – pontos de ônibus, estação de metrô – pareciam ser guiados apenas por uma noção de eficiência, a partir da relação entre o tempo gasto, a distância percorrida e o custo envolvido no trajeto total. Uma hipótese que pauta esta pesquisa foi elaborada a partir da comparação entre as duas modalidades de deslocamento e compôs a seguinte pergunta: é possível que os deslocamentos cotidianos a pé até um destino específico sejam, além de um modo de deslocamento eficiente, uma experiência prazerosa de vivenciar a cidade? Ou, colocado de outra maneira, em que condições o andar a pé pela cidade pode ser tanto um modal de transporte como uma experiência prazerosa?

A decisão de explorar o tema ganhou força e novos desdobramentos com a defesa da dissertação de mestrado e subsequente publicação do livro *Espaço público e urbanidade em São Paulo*, em dezembro de 2016, que buscou captar a relação da cidade de São Paulo com seus espaços públicos ao longo do tempo. A constatação de que existe uma busca de reapropriação desses espaços nas últimas décadas parecia contrastar com as dificuldades encontradas por quem se desloca a pé pela cidade.

Se o encontro com a diversidade e a vitalidade da cidade acontecem no espaço público, como encaixar o andar nesse cenário? Estar e passar pelo espaço público são atos

distintos? A difundida dicotomia entre “espaços de permanência” e “espaços de passagem” ainda faz sentido ou ambos são partes da mesma experiência urbana?

Algumas experiências pessoais, como a de fazer parte da Cidadeapê, uma ONG comprometida com a melhoria de condições para o pedestre, a participação no Conselho de Política Urbana da Prefeitura de São Paulo e ainda a criação de um blog no *Estadão* (chamado “Caminhadas Urbanas” para enfatizar o ponto de observação da cidade) focado na urbanidade, contribuíram para o desejo de aprofundamento do tema no doutorado.

ANDAR A PÉ COMO EXPRESSÃO CONCRETA DE PROCESSOS HISTÓRICOS

A primeira hipótese da pesquisa é a de que é possível relacionar as dificuldades nos percursos cotidianos dos pedestres à maneira com que se deu o desenvolvimento urbano e às decisões urbanísticas tomadas no decorrer da história da cidade. Assim, procuraremos entender as barreiras cotidianas como resultado da expansão do sistema viário e de transportes, do uso dos grandes lotes comerciais, industriais e residenciais, da relação dos modos de transporte com o andar a pé, e também da diferença histórica de tratamento das regiões periféricas em relação às regiões centrais.

Na metrópole contemporânea, grande parte da população que anda a pé o faz de maneira compulsória. Seus percursos são ditados pela necessidade de deslocamentos cotidianos e específicos até seus destinos ou até conectarem-se ao transporte público de massa. Entretanto, historicamente, o andar a pé é uma atividade que sofreu grandes transformações, ligadas ao processo de desenvolvimento urbano, às escolhas de modos de transporte, políticas públicas e até em função de mudanças culturais. Se na cidade pré-automóvel o andar a pé ainda era a forma natural e cotidiana não só de deslocar-se, mas também de realizar as atividades cotidianas, essa situação mudou completamente no século XX, com a expansão urbana, a opção viária de deslocamento, a separação de função. É possível afirmar que a partir da virada do século XX para o XXI, o resultado desse modelo de desenvolvimento urbano passou a ser questionado de forma mais direta, tanto pela sua ineficiência como pela sua intervenção negativa nos atributos da urbanidade.

Em São Paulo, nosso recorte geográfico, onde o andar a pé é a forma mais comum de deslocamento e, paradoxalmente, uma das mais desvalorizadas, há vários pontos de contato com a história de outras grandes cidades ocidentais, mas com particularidades que precisam ser destacadas na pesquisa. A adoção do modelo de expansão urbana se deu aqui com nuances, como a dualidade entre o automóvel particular e o ônibus, por exemplo, e *gaps* temporais em relação a outras grandes cidades que também serão abordados.

Uma dessas particularidades da cidade se expressa pela análise da mobilidade a pé como expressão de segregação urbana e social. É possível dizer que uma das facetas

da desigualdade social em São Paulo se manifesta justamente pela diferença no acesso à estrutura de mobilidade a pé. Pessoas que moram nas periferias experimentam condições de caminhabilidade muito diferentes daquelas do Centro expandido. Enquanto na região central existe uma infraestrutura mínima que contribui para uma predisposição favorável ao caminhar, uma grande parte da população, principalmente a que mora mais longe do Centro, é obrigada a se deslocar em meio à insegurança e falta de infraestrutura.

Outra particularidade dos nossos processos históricos reside na questão cultural, essencial para entender o papel do pedestre na cidade e a desvalorização histórica do ato de andar a pé. A evolução urbana de São Paulo se mistura a esse processo na medida em que perpetuou – e até aprofundou – a distância física e social entre os que têm e os que não têm carro.

ANDAR A PÉ: ENTRE A MOBILIDADE E A FRUIÇÃO

A segunda hipótese do trabalho é a de que as pessoas que andam a pé entre seus afazeres diários em São Paulo são conscientes da fruição da cidade em seus trajetos cotidianos. A precariedade do ambiente urbano de São Paulo se manifesta de várias maneiras e atinge particularmente, como veremos, os deslocamentos a pé, mas é possível dizer que, a partir de condições mínimas de segurança, andar a pé evoca sensações prazerosas entre os pedestres.

Uma das razões que levaram à formulação dessa hipótese foi a constatação de que, em vários *workshops* conduzidos pelo autor nos últimos anos com alunos de faculdades, comerciários e participantes de aulas abertas, as pessoas foram sempre capazes de marcar pontos de prazer e desprazer nos mapas perceptuais em que foram instadas a desenhar seus trajetos a pé.

Existe uma ampla literatura recente que se desenvolveu a partir de estudos e práticas da década de 1960, quando cidades europeias e americanas começaram a contestar os modelos de desenvolvimento que desconsideravam o efeito deletério da busca pela fluidez no trânsito em detrimento da manutenção do sentido do lugar. Parece ser consenso hoje que a fruição do andar tem relação direta com a urbanidade: as condições das calçadas (piso, acessos, iluminação, sombra, etc.), a relação com as fachadas (porosidade entre o dentro e fora), a presença de elementos interessantes (como vitrines), a percepção de segurança (dada por uma variedade de fatores subjetivos e objetivos, como iluminação, mas também ligada à presença constante de outras pessoas e segregação em relação aos automóveis) e, principalmente, a possibilidade de encontrar pessoas no ambiente urbano.

Por outro lado, para além dos manuais de “como fazer”, é possível resgatar inúmeros exemplos de obras literárias sobre o andar como maneira de apreender a cidade, desde a exaltação baudelairiana à cidade moderna do século XIX, com suas luzes, o comércio, a velocidade, o consumo e a multidão, até os movimentos artísticos do século XX que buscam no caminhar uma maneira de experimentar a cidade.

Entretanto, para efeito da nossa pesquisa, é preciso destacar que, apesar de esses movimentos terem sido essenciais para caracterizar parte do prazer de andar pela cidade moderna (e com ecos na cidade contemporânea), nossa intenção é sempre levar a discussão para os deslocamentos cotidianos e não para passeios ou derivas.

O foco da pesquisa, portanto, não é o ato de caminhar como forma de lazer, nem como movimento artístico, mas, ao contrário, caracterizar as percepções sensoriais e o prazer obtido por necessários deslocamentos a pé em direção a objetivos diários. Em outras palavras, encontrar a intersecção entre a mobilidade e a fruição. Dessa maneira, a introdução de trechos de obras literárias ao longo do texto será sempre com o objetivo de exemplificar a experiência de andar a pé pelas ruas da cidade, sob o ponto de vista de autores que fornecem descrições que elevam a compreensão e a inspiração.

O PONTO DE VISTA DO PEDESTRE COMO MÉTODO DE ANÁLISE

Como método analítico, procuraremos trabalhar a questão do andar a pé a partir de dois eixos.

O primeiro é o temporal, com referências que permitam entender algumas das configurações atuais de caminhabilidade a partir dos processos históricos, de planos urbanísticos (e da ausência de planos), da legislação e do jogo de forças entre os distintos atores sociais.

O segundo eixo é a comparação de escalas: a escala da cidade, sua mancha urbana, seus modos de transporte e seu desenho urbano, com a escala do pedestre, em que os pequenos detalhes, como qualidade e largura das calçadas, faixas de travessia, equipamentos, sombras e iluminação, ganham peso decisivo na segurança, no conforto e até no prazer dos deslocamentos.

O que pensa e o que sente quem se desloca a pé cotidianamente na cidade? Para tentar entender esse ponto de vista, decidimos cotejar os dados quantitativos já existentes sobre a caminhabilidade na cidade com dados qualitativos, obtidos de fonte primária, através de uma pesquisa qualitativa com pedestres.

As pesquisas quantitativas existentes dão conta de explicar razoavelmente o perfil de quem caminha em São Paulo, do ponto de vista sociodemográfico. Há também, como veremos, uma série de informações disponíveis sobre trajetos, embutidas na principal pesquisa de mobilidade na cidade, realizada pelo Metrô. Apesar de algumas limitações metodológicas que serão apontadas, essas pesquisas mostram com clareza que o andar a pé é o principal modal na cidade e que o pé é um modo complementar para quase todos os deslocamentos. Isso demonstra a importância de, em qualquer análise histórica, caracterizar a rede de transportes existente e a distribuição de modais (bonde, ônibus, metrô, automóvel) para contextualizar o andar a pé.

Por outro lado, por si só os dados quantitativos não dão conta de explicar como é a experiência do andar a pé por São Paulo. Como são percebidos os trajetos a pé pelas

pessoas em seus deslocamentos cotidianos? Como é tomada a decisão de ir a pé, *vis-a-vis* outros modos de transporte? Como é a percepção da cidade do ponto de vista de quem é obrigado a andar a pé?

O entendimento dessas questões passa, no nosso entender, por buscar depoimentos de quem anda a pé cotidianamente. Assim, foi escolhida a técnica de pesquisa qualitativa, através da discussão em grupos, que permitiu um aprofundamento das percepções e atitudes de quem anda a pé cotidianamente, a partir de um roteiro semiestruturado, que estabelece um fio condutor mas é suficientemente flexível para explorar as nuances que surgirem das conversas.

ESTRUTURA

Para dar conta do escopo da pesquisa, a tese está dividida em três capítulos.

No primeiro, buscamos investigar elementos históricos para analisar o andar a pé como mobilidade e também como fruição. O arco temporal bastante extenso será necessário para localizar momentos em que a evolução das cidades gerou transformações significativas no ato de andar a pé. Chamamos esses momentos de “marcos na caminhabilidade”, explorados através do estudo de obras sobre o caminhar, completado por análises específicas e validado por meio de entrevistas com especialistas.

No segundo capítulo, investigamos as particularidades da urbanização de São Paulo e do andar a pé na cidade, com o apoio de referências históricas e entrevistas com especialistas. Ao buscar um critério de periodização que facilitasse a organização histórica, deparamo-nos com a intensa e duradoura relação entre o andar a pé e os demais modos de transporte, o que acabou se transformando numa maneira de expressar as diferenças entre os diversos momentos históricos: “o pedestre na cidade do carro de boi”, “o pedestre na cidade do bonde”, “o pedestre na cidade do ônibus” e “o pedestre na cidade do automóvel”.

O município de São Paulo, palco dessa investigação, tem várias particularidades históricas e geográficas que o tornam especial e que demandaram uma análise talvez um tanto extensa, mas necessária para a compreensão dos processos de decisão, dos planos urbanísticos e da legislação que vieram a influenciar a caminhabilidade na cidade.

A questão de fundo nesse capítulo é justamente explorar a contradição em relação à mobilidade a pé: se a maior parte dos deslocamentos na cidade é feita a pé, como explicar tamanho desmazelo nas calçadas, acessos, travessias e os conflitos com automóveis? Como o andar a pé na São Paulo de hoje é influenciado pelas decisões (ou falta delas), planos, legislações e processos históricos?

No terceiro e último capítulo, procuramos descrever o andar a pé na São Paulo de hoje, enfocando “o pedestre na cidade multimodal” para assinalar o aumento de opções de deslocamento e a importância crescente da troca entre modais, em que o pé ganha protagonismo evidente.

Para entender “como” as pessoas andam, apresentamos com detalhes a metodologia e os principais achados da pesquisa qualitativa com os pedestres, realizada em maio de 2018. Os quatro grupos, conduzidos por moderação profissional, foram formados com pessoas que se deslocam cotidianamente a pé e separados de modo a permitir inferências qualitativas sobre o efeito de gênero e local de moradia (região central ou regiões periféricas) na percepção do andar.

Os relatos obtidos foram riquíssimos e, cotejados ao processo histórico da cidade, jogam luz sobre a própria evolução urbana e ajudam a explicar as barreiras, as dificuldades e, como veremos, os prazeres de quem anda a pé. Veremos também que há uma inflexão histórica importante acontecendo no mundo a respeito da caminhabilidade, que está começando a se manifestar também na cidade.

Para aproveitar a riqueza desses achados, foi incluída no capítulo 3 uma seção que não havia sido prevista inicialmente, com sugestões para a adoção do ponto de vista do pedestre para ajudar no planejamento da cidade. A intenção é agregar a escala do pedestre à escala dos grandes planos, mesclando a visão do transporte com a visão do urbanismo para contemplar os dois aspectos dessa experiência, em que o andar se manifesta como meio de transporte e como meio de fruição da cidade.

Veremos também que, mesmo em condições longe das ideais, os pedestres são capazes de aproveitar os trajetos e fruir um pouco da cidade, bastando apenas alguma infraestrutura básica que garanta sua segurança e integridade física.

1

ANDAR A PÉ. ENTRE A MOBILIDADE E A FRUIÇÃO

*Meu caminhar é de dois tipos: um deles
ininterrupto até uma meta definida e
em passo vivo; o outro, sem objetivo,
amoroso e simplesmente vagabundo.*

Charles Dickens

Do ponto de vista biológico, pode-se dizer que nos tornamos humanos desde que nos tornamos bípedes. Em *A história do caminhar*, a escritora americana Rebecca Solnit faz um longo percurso para entender o papel do caminhar na história da humanidade e investiga as pesquisas existentes em biologia. Uma das conclusões iniciais é a de que o “caminhar ereto é o primeiro marco daquilo que viria a se tornar humanidade” (SOLNIT, 2016, p. 64). Segundo ela, cientistas consideram que o bipedalismo é um dos mecanismos que provocou a expansão de nossos cérebros, ou seja, o caminhar veio antes, talvez, do pensar ou ser capaz de fabricar instrumentos.

Como caçadores-coletores, dependíamos do andar para atingir longas distâncias, correr atrás de animais e subir em árvores. Quando a revolução agrícola decretou o início do sedentarismo, o andar sempre foi o meio de chegar até as plantações, cuidar da vida cotidiana e comerciar (Fig. 1). Nesse momento os passos deram forma aos caminhos e estradas (CARERI, 2013).

Figura 1 – Detalhe do mapa de Bedolina. Essa gravura rupestre de uma aldeia neolítica, datada de c. 2000-1500 a.C., é um dos primeiros mapas humanos conhecidos. O caminhar traça linhas de percurso no vazio para distribuir os elementos cheios do território (CARERI, 2013). Fonte: <http://zavekainfografica.blogspot.com/2010/07/adn-juan-colombato.html>. Acesso: 17 dez. 2018.

Andar, portanto, além de ser uma atividade natural, tem uma relação íntima com o ambiente onde vivemos nossa vida, num sentido duplo: andamos por espaços criados e criamos lugares ao andar, atribuindo sentido ao espaço à medida que o percorremos. Nas palavras de Careri (2013, p. 51), “o caminhar, mesmo não sendo a construção física de um espaço, implica uma transformação do lugar e dos seus significados”.

A cidade é o ambiente em que se discutirá o andar a pé neste capítulo, numa tentativa de abordar tanto o ato de andar como sua relação com os espaços urbanos. Se andar é um ato natural, andar na cidade talvez não seja tão trivial. Afinal, o ambiente urbano não faz parte da paisagem natural; ele foi sendo inventado, transformado e reconstruído ao longo do tempo. Sem a pretensão de esgotar um tema tão amplo, tentaremos aqui levantar os principais eventos que podem explicar o andar a pé nas cidades hoje, concentrando-nos nos momentos emblemáticos em que as transformações urbanas obrigam a uma mudança de hábitos relativos ao caminhar.

O primeiro deles é aquele em que as cidades ficaram tão grandes que deixaram de ser caminháveis inteiramente, sobretudo a partir do poder de atração e das transformações da cidade industrial. Outro momento será o do nascimento de uma cultura do andar urbano, em que o andar a pé ganha um cenário para a contemplação e fruição da cidade e ainda alguns porta-vozes dos prazeres do andar. No século XX, um marco incontornável é o momento em que o andar a pé foi completamente transformado para conviver com o advento dos veículos, principalmente o automóvel. Por fim, descreveremos as reações contemporâneas que estão reconfigurando o modo como encaramos o andar na cidade.

Entre esses grandes marcos históricos, trataremos de algumas situações específicas que influenciaram o andar a pé, tanto como atividade indispensável para acessar as atividades cotidianas da cidade como para a fruição do ambiente urbano. Para quem anda a pé, alguns pequenos detalhes – condições do piso, degraus, sinalização, veículos, o frio, o calor e a chuva – podem alterar a qualidade da experiência e do deslocamento.

Tentando entender o andar sempre como a intersecção entre a fruição e a mobilidade, terminaremos o capítulo com uma discussão sobre os princípios da caminhabilidade, ou, dito de outro modo, o que está sendo discutido atualmente sobre a melhoria das condições para o andar a pé na cidade, seja na forma de políticas públicas, seja na forma de ações práticas dos agentes que constroem as cidades. Permeando todo o texto, estará sempre presente a indagação: o andar a pé no ambiente urbano pode ser uma atividade tanto prática e útil como prazerosa? Em outras palavras, a fruição da cidade pode estar presente na mobilidade a pé?

1.1 ANDAR NA CIDADE: DA ANTIGUIDADE À IDADE MODERNA

A primeira constatação sobre o ato de andar a pé no ambiente urbano é que ele não surgiu naturalmente. O arqueólogo Gordon Childe (1950) organizou, em seu artigo “The Urban Revolution”, uma espécie de lista com as características comuns às primeiras cidades, como a existência de certa densidade, templos religiosos, edifícios administrativos e comércio. Mesmo assim, é possível constatar que há um aprendizado coletivo em relação à maneira como são feitos os deslocamentos por entre elas.

Figura 2 – Representação da hierarquia de ruas em Ur (a) e Teotihuacan (b). Fonte: (a) BOYLE, 1993, p. 8. (b) http://gonzalezpedemonte5.blogspot.com.br/2012_06_01_archive.html. Acesso: 17 dez. 2018.

Nas primeiras grandes cidades do Crescente Fértil, como Ur, na Mesopotâmia (Fig. 2a), que chegou a umas 20 mil pessoas, o sistema de ruas aparece claramente, mas não há um sistema de intercruzamento ou de hierarquia entre elas. Do outro lado do mundo, ao contrário, em Teotihuacan, essa hierarquia é muito clara (Fig. 2b), com as principais funções urbanas localizadas no eixo principal. Por outro lado, é conhecida a descoberta de Çatalhöyük, a cidade que existiu na Turquia em aproximadamente 7 mil a.C. e que, apesar de seus estimados 5 mil habitantes, não possuía nenhuma organização urbana que pudesse ser designada como *rua* (Fig. 3). A circulação das pessoas dava-se, ao que parece, por entre as habitações, através de escadas que ligavam as áreas superiores das casas e até por caminhos percorridos dentro das próprias casas.

A cidade foi construída sem ruas nem passagens. As casas se amontoavam, formando uma massa mais ou menos compacta. Só se poderia chegar até os que moravam no meio da aglomeração andando pelos telhados de muitas outras casas, todas de diferentes alturas – um arranjo incrivelmente inconveniente. Não havia praças ou mercados, nem edifícios municipais administrativos, nem sinal algum de organização social (BRYSON, 2011, p. 58).

Figura 3 – Reconstrução digital de Çatalhöyük, uma cidade sem ruas e sem edifícios públicos. Foto: Dan Lewandowski. Fonte: <https://aventurasnahistoria.uol.com.br/noticias/historia-hoje/esta-cidade-passou-4-mil-anos-sem-ver-guerra.phtml>. Acesso: 17 dez. 2018.

Por anedótico que seja, vale como um registro de que até a rua, como espaço de circulação, foi uma invenção humana e que o andar na cidade é, também, uma invenção.

Com o passar do tempo, a configuração das ruas assumiu formas muito diferentes, mas com uma característica em comum: a rua era o lugar da vida cotidiana, servindo aos pequenos deslocamentos de seus habitantes, mas também às próprias atividades profissionais ou familiares. Estar na rua e andar na rua talvez fossem duas facetas da mesma apropriação. Essa característica é tão marcante que sobreviveu aos séculos que se seguiram, até o advento dos transportes e a redefinição do papel da rua.

A CIDADE ROMANA

Roma atingiu um tamanho e uma complexidade que só foram encontrar paralelo séculos mais tarde. Para o historiador Peter Hall (1998), Roma foi um “laboratório” de como lidar com os problemas que viriam a assolar todas as grandes cidades que vieram depois: a escala, a multidão, a logística, a densidade, a infraestrutura, o jogo simbólico, o lazer de massas e, claro, a mobilidade e o andar.

Primeiramente, há que distinguir entre o espaço urbano de Roma, a capital do Império, e o das mais de 500 cidades fundadas durante sua expansão – das quais 350 na

península Itálica. Desde o ato de fundação até a organização espacial e a escolha da quadrícula como forma primordial, tudo nas cidades coloniais parece ter sido feito de modo a facilitar a construção e a ordem.

Suas cidades representaram um conceito abstrato de ordem viária axial, ortogonal e simétrica, com vias principais cercadas de colunas, adornadas com arcos e monumentos, levando ao templo ou ao centro administrativo e terminando em arcos triunfais perto do fórum; todo o plano era desenhado para valorizar a importância do centro (HALL, 1998, p. 622-3, tradução nossa)¹.

A capital, por sua vez, é, em vários aspectos, a própria antítese do desenvolvimento ordenado, por sua própria escala, pelo crescimento desordenado, mas principalmente porque Roma é o centro do Império, enquanto as outras cidades são a expressão de seu poder.

As ruas de Roma no período imperial eram estreitas, cheias e barulhentas². Apesar de todas as obras de infraestrutura, como a cloaca máxima, o esgoto lavado pelas centenas de fontes corria a céu aberto. As habitações não tinham ligação com a rede de esgoto e o lixo era jogado nas valas, muitas vezes pelas janelas, até ser arrastado para o rio.

O intenso movimento de pessoas nas ruas, segundo Hall (1998), devia-se provavelmente à precariedade do espaço doméstico e ao custo elevado dos imóveis, que levava açougueiros, barbeiros e outros negociantes a exercer suas atividades ao ar livre (Fig. 4). Andar a pé em Roma era, portanto, um exercício de negociação de conflito.

As ruas eram imundas e superlotadas. O trânsito sobre rodas, proibido durante o dia por um edito imperial³ para diminuir o congestionamento, tornava a vida praticamente insuportável à noite. As calçadas elevadas, exigidas por lei, quando existiam eram bloqueadas pelas barracas dos comerciantes. Durante o dia, a situação também era péssima, pois os pedestres tinham de abrir caminho pelas ruas, levando trancos das liteiras dos ricos – que assim mantinham seus pés secos e limpos [...] (BOYLE, 1993, p. 55).

A falta de iluminação noturna aumentava a sensação de insegurança. Quem podia, levava sua escolta de iluminadores para passar sem sustos pelas ruas escuras. Quem não podia, voltava rápido para casa e trancava-se durante a noite, às vezes com o uso de barricadas (HALL, 1998).

¹ “Its cities represented an abstract concept of street order axial, orthogonal and symmetrical, with colonnaded main roads, adorned with arches and monuments, leading to the main temple or administrative centre and ending in triumphed arches near the forum; the entire plan was designed to stress the importance of the centre.”

² As vias eram classificadas por sua largura. Apenas duas delas se qualificavam como *viae*, ou seja, em que dois veículos poderiam passar simultaneamente – a Via Sacra e a Via Nova, enquanto as outras eram bastante estreitas e cheias (HALL, 1998).

³ O congestionamento de carros e pessoas era tão grande que o imperador Júlio César decretou que as entregas de mercadorias só seriam permitidas à noite. Como era de se esperar, isso aumentou o barulho e o incômodo aos habitantes durante as horas de descanso. Mais de um século depois, o imperador Adriano proibiu os carros de trafegar à noite e restringiu o número de entrantes na cidade, sem com isso resolver o problema (HALL, 1998).

Figura 4 – Cena do cotidiano de uma antiga cidade romana em diorama do artista Erick Trauner.
 Fonte: <http://www.diorama-dreamland.at/index.php?id=17>. Acesso: 17 dez. 2018.

Figura 5 – Pompeia: rua, calçada e travessia. Fonte: <https://deiatatu.wordpress.com/category/italia/pompeia-italia/>. Acesso: 17 dez. 2018.

Um aspecto interessante a assinalar diz respeito à pavimentação, uma clara preocupação com a necessidade de deslocar rapidamente as tropas de soldados, conforme indicam os vestígios das estradas romanas.

Nas cidades coloniais, havia trechos de ruas inteiramente pavimentados, com calçadas e até o sofisticado desenho de travessia que se vê em Pompeia (Fig. 5) e que permitia ao pedestre cruzar de um lado a outro sem molhar os pés ou pisar na sujeira dos cavalos. Já em Roma as ruas eram, em sua maioria, de terra, com alguns trechos pavimentados com seixos. As primeiras evidências de pavimentação datam de 231 a.C. (HALL, 1998).

A CIDADE MEDIEVAL

Muitos assentamentos medievais surgem ao longo de caminhos já existentes, em busca de movimento e comércio. Em alguns lugares, como a França, é possível verificar que a rede de cidades resultantes desses assentamentos tem um padrão totalmente ligado à caminhada: de um modo geral, a distância entre elas fica entre 25 e 40km, o que, segundo Boyle (1993), corresponde à distância que uma pessoa podia caminhar ao longo de um dia.

Assim como em outras configurações urbanas antes do advento dos transportes, na cidade medieval a rua tem uma lógica diferente daquela da locomoção. Ela é o espaço vazio resultante do agrupamento das construções.

A rua tinha na cidade medieval um papel muito diferente daquele que passou a ter na era dos transportes. Com exceção do campo, nós inevitavelmente pensamos em casas construídas ao longo de uma linha de ruas predeterminadas. Mas nos lugares medievais menos regulares acontecia o contrário: grupos de comércio ou de edifícios institucionais formavam quarteirões ou “ilhas” autocontidas.

Na cidade da Alta Idade Média, a rua era uma linha de comunicação ao invés de um meio de transporte: as ruas eram mais parecidas com o pátio de uma fazenda. Eram muitas vezes estreitas, com curvas e interrupções frequentes: havia uma diferença de largura entre as ruas principais e as secundárias (MUMFORD, 1938, p. 56, tradução nossa)⁴.

⁴ “The street occupied in medieval city planning a quite different place than in an age of locomotion. Except in the country, we inevitably think of houses built along a line of predetermined streets. But on the less regular medieval sites, it would be the other way about; groups of trades or groups of institutional buildings would form self contained quarters or ‘islands’. In the early medieval city, the street was a line of communication rather than a means of transportations: streets were more like a courtyard of a farm. The streets were sometimes narrow and at turns and closures frequent: there was a difference in breadth between the main streets and the subordinates ones.”

Para o urbanista dinamarquês Jan Gehl (2015), o padrão construtivo das cidades medievais guarda uma escala propícia aos deslocamentos humanos, tanto pelas distâncias como pelas possibilidades de encontro. De fato, o impacto dessa configuração física na experiência cotidiana dos cidadãos é enorme, pela multiplicidade de formatos: largos, becos, praças, espaços que se criam ao longo da própria história de cada cidade e vão se modificando. Gehl vê em Veneza (Fig. 6) um dos maiores exemplos dessa possibilidade de fruição urbana:

Embora com muitas ruas, passagens e praças de todos os tamanhos, a estrutura básica [de Veneza] é aparentemente simples, concentrada em torno de um número limitado de ruas principais ligando pontos-chave da cidade e uma rígida hierarquia de praças maiores e menores. Toda a cidade é construída em torno de uma malha viária simples que oferece as rotas mais curtas e alguns poucos, mas admiráveis, espaços (GEHL, 2015, p. 65-70).

Figura 6 – Veneza: mapa de cheios e vazios, inspirado no mapa de Nolli. Autoria desconhecida.
Fonte: <http://concepturbanization.tumblr.com/post/13934032513/betonbabe-venice-fading-density>.
Acesso: 13 out. 2018.

O contraste entre as ruas e os espaços livres podia ser tremendo. Entre eles, o destaque é para a praça, que, de fato, é paradigmática da cidade medieval europeia. Simbolicamente, ela parece conter todos os elementos que compõem a cidade. É o local das trocas de mercadorias, acomoda-se frequentemente no adro de uma grande igreja e ainda abriga os símbolos terrenos ou administrativos, como o próprio castelo, a proteção da cidade. Fisicamente, ela é um contraste tão grande no traçado labiríntico de ruas estreitas, que o historiador medieval Jacques Le Goff (1998, p. 90) cita um sermão medieval em que o beneditino Alberto, o Grande, chegou a dizer: “as ruas são o inferno, a praça é o paraíso”.

Mumford (1938) trata dessa distinção à sua maneira, tentando delimitar onde está o “drama”. Na cidade medieval, o drama remete às praças, onde se alinhavam o poder espiritual – a Igreja –, o poder terreno – o castelo – e o poder econômico – o mercado.

Segundo várias descrições, as ruas medievais testavam os sentidos dos caminhantes. Mesmo em cidades relativamente pequenas (de cada dez cidades do norte da Europa, segundo Boyle, nove tinham menos de 2 mil habitantes), as muralhas barravam o espraiamento, tornando a cidade densa e as ruas superpovoadas, barulhentas e, provavelmente, muito sujas. Apenas as vias mais largas eram pavimentadas; “as

outras estavam sempre sujas de esterco e lama nos meses de inverno. Algumas não passavam de vielas onde duas mulas carregadas mal podiam passar uma pela outra” (BOYLE, 1993, p. 98).

Desde Roma, a cidade europeia passou séculos até que se empreendessem esforços e investimentos na pavimentação das ruas. Mumford (1938) relata que as primeiras cidades medievais a iniciar a pavimentação foram Paris, em 1184, e Florença, em 1235. No século XIII já havia várias outras com iniciativas semelhantes, mas um dos editos mais significativos se deu no *Paving Act* de Northampton, na Inglaterra, em 1431, que concedeu às autoridades municipais o poder de ordenar aos proprietários a manutenção dos trechos das ruas em frente e ao lado de suas casas – num paralelo com o que acontece hoje em várias cidades do mundo, como São Paulo, em relação à calçada.

Um traço interessante da forma de uso das cidades – e importante para entender o andar a pé – era a maneira como o comércio estabelecia uma relação muito próxima com a rua. Muitas vezes o comerciante morava no andar de cima e fazia seus negócios no andar de baixo, recebendo clientes ou hospedando trabalhadores, como tecelões, no que seria hoje chamado de uso misto. Nas calçadas, as lojas geravam obstáculos para os pedestres com seus toldos e as grandes tabuletas que anunciavam seus serviços (BOYLE, 1993). Tal proximidade entre o trabalho e a moradia permitia que grande parte das pessoas realizasse seus afazeres a pé. Os pequenos deslocamentos, característicos dessa fase, são fundamentais para entender o andar em cidades pequenas, mesmo nas mais recentes, como São Paulo – que, como veremos, passou centenas de anos desde a sua fundação dentro de uma escala que permitia o deslocamento a pé para quase todos os afazeres cotidianos.

O cheiro do esgoto jogado nas ruas impressionava os que não estavam acostumados, como mostra a observação de um visitante sobre Siena: “A cidade não apenas fede todas as noites e manhãs, quando as pessoas jogam sua imundície pela janela, mas mesmo durante o dia pode-se vê-la atirada pelas ruas” (BOYLE, 1993, p. 99).

À noite, as ruas eram escuras e muitas vezes violentas. Na Inglaterra medieval, ainda segundo Boyle, havia até uma lei para que as lareiras e velas fossem apagadas às oito horas da noite, para forçar as pessoas a estarem em casa durante as horas mais perigosas.

É importante relativizar os relatos para evitar anacronismos ao analisar os problemas de cidades de outros tempos com o olhar de hoje. Do ponto de vista do andar a pé, por exemplo, vale a pena relativizar a questão da largura das ruas. Jan Gehl (2015, p. 43) lembra que as ruas das cidades medievais, mesmo estreitas, funcionavam bem para as pessoas: “os pedestres não ocupam muito espaço e podem facilmente manobrar em um ambiente estreito [...] e podem interagir com outras pessoas tanto à distância como bem de perto”.

Várias características da cidade medieval, portanto, eram favoráveis para os deslocamentos a pé. É possível que essas características sejam justamente aquelas que alguns historiadores, como Camillo Sitte, buscavam resgatar ao fazer apologia da escala e do

formato das cidades medievais. Em 1889, o arquiteto austríaco escreveu o influente *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*, uma das primeiras críticas aos grandes projetos de reforma das cidades europeias no século XIX, como Paris e Viena. Ele faz um elogio à organicidade dos espaços públicos medievais, como as “adoráveis e antigas” praças e ruas, construídas não só segundo princípios práticos, mas também levando em consideração a beleza e o conforto físico (SITTE, 1965).

Lembremos também de Lewis Mumford, que exaltou os espaços públicos da cidade medieval pela possibilidade do encontro cotidiano, como neste trecho em que se refere à fonte, o local de encontro da cidade: “Sociabilidade, a ocasião para o encontro e a fofoca, enquanto as pessoas esperavam pela sua vez na fonte da vila. A fonte, nada menos que um quarto de banho, jornal para a vizinhança” (MUMFORD, 1938, p. 4, tradução nossa)⁵.

As cidades islâmicas na Idade Média

Várias das características das cidades medievais cristãs também estavam presentes nos grandes centros urbanos islâmicos, muitos deles construídos sobre a malha ortogonal das antigas cidades romanas. Andar por ruas cheias também era parte da rotina de seus habitantes.

Em Alepo, por exemplo, que chegou a ter mais de 100 mil habitantes já no século XVI, o espaço livre nas ruas foi se reduzindo com a construção de novas casas e lojas, de tal forma que em alguns pontos as passagens para as pessoas caminharem tinham menos de um metro de largura. Como era característica comum a várias cidades islâmicas, havia poucos espaços públicos de uso coletivo, como a mesquita. Assim, as interações sociais se davam nas ruas, principalmente nos mercados – os *suks*. Bagdá é uma exceção, pois foi planejada e erguida em apenas quatro anos. No dizer de al Jahiz, ensaísta do século IX citado por Boyle (1993, p. 71), “é como se ela tivesse sido despejada dentro de um molde”, com uma muralha circular interrompida em intervalos regulares para dar lugar às estradas que rumavam ao centro. Mesmo assim, sua expansão fora do perímetro das muralhas também se dava organicamente, com subúrbios de ruas estreitas e escuras, desenvolvidos sem planejamento.

O Cairo, que começou da mesma maneira, como uma cidade planejada em tabuleiro, viu o traçado original desaparecer para a construção de novas casas e bairros para os camponeses que afluíam à cidade. No século XIV, com a população estimada em 600 mil pessoas, a grande característica nos deslocamentos a pé era o encontro com a multidão: “Aquele que não viu o Cairo”, observou Ibn Khaldun, filósofo e historiador trecentista, “não conhece a grandeza do islã. É a metrópole do universo, o jardim do mundo, o formigueiro da espécie humana” (apud BOYLE, 1993, p. 73).

⁵ “Sociability, the occasion for meeting and gossiping as people waited their turn around the village pump. The pump, no less than the tap room, Newspaper for the quarter.”

A CIDADE RENASCENTISTA E BARROCA

No Renascimento, são concebidas visões da cidade ideal (Fig. 7), com suas perspectivas geométricas, traçados racionais e volumetria estética (PECHMAN, 2014).

Figura 7 – *A cidade ideal*, pintura de autoria incerta, atribuída ao estúdio de Piero della Francesca, c. 1470. Galleria Nazionale delle Marche, Urbino. A cidade ideal é limpa, organizada, simétrica, sem árvores e, a julgar pela imagem, até sem pessoas. Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Formerly_Piero_della_Francesca_-_Ideal_City_-_Galleria_Nazionale_delle_Marche_Urbino.jpg. Acesso: 21 dez. 2018.

Do ponto de vista prático, porém, esse ideal de ruas retas e prédios alinhados só foi incorporado à cidade real séculos mais tarde, como veremos mais adiante, com a construção de avenidas e conjuntos arquitetônicos em lugares específicos – como a magnífica praça Saint-Nicolas, em Nancy, erguida entre 1751 e 1755, e a praça Royale (hoje chamada des Vosges), em Paris, construída entre 1605 e 1612 (Fig. 8).

É na América espanhola, porém, que os ideais renascentistas se tornam planos urbanísticos e são executados em grande escala. A exemplo de Roma quinze séculos antes, a Espanha criou uma verdadeira fábrica de cidades nas Américas.

Em 1500, os governantes da Europa renascentista, incitados por seus arquitetos e urbanistas, estavam adotando a ideia da cidade como um símbolo do império, separada do campo por sua pompa e desenho geométrico, ao invés de algo incorporado a ele por artérias naturais e pelo campo (MORSE, 2017, p. 108).

É nesse contexto que surge a Lei das Índias⁶, que inclui as Ordenações Filipinas, de particular interesse para a construção do ambiente do andar na América espanhola. Do ponto de vista das pessoas que percorriam a cidade a pé, é interessante pensar no aspecto da aplicação da grade a relevos e territórios diferentes, com possíveis ladeiras. Diferentemente das cidades portuguesas no Brasil, em que as curvas de nível eram

⁶ A Lei das Índias é um documento de 1680 que fez a compilação de várias regras que já haviam sido editadas anteriormente, como a Lei de Burgos (1512), as Leis Novas (1542) e as *Ordenanzas de descubrimientos, nueva población y pacificación de las Indias*. Promulgadas pelo rei Felipe II, em 1563, e conhecidas posteriormente pelo nome de Ordenações Filipinas, foram a formalização por parte da Coroa espanhola de regras para a fundação de novas cidades nas colônias.

usadas como base para a construção das ruas – como em Salvador, por exemplo –, nas cidades espanholas as ruas retas eram o padrão.

O historiador da arquitetura Spiro Kostoff sugere que o plano da cidade em tabuleiro é um “produto genuíno do pensamento renascentista” e que, inspirado na obra de Vitrúvio, “o plano nunca mudava, independentemente da função da cidade” (KOSTOFF, 1991, p. 114).

Figura 8 – Praça Royale em pintura de autoria anônima, c. 1612. Musée Carnavalet. Fonte: <http://www.carnavalet.paris.fr/fr/collections/le-roman-des-chevaliers-de-la-gloire-grand-carrousel-donne-place-royale-du-5-au-7-avril>. Acesso: 21 dez. 2018.

Nos séculos XVI e XVII, foram construídas mais de 150 cidades nos quatro vice-reinos espanhóis. De acordo com o historiador José Luis Romero (2010), a forma geométrica, além de facilitar o planejamento, criava uma estrutura simples e de fácil reconhecimento. No centro da grade, a grande *plaza* abrigava os símbolos da Igreja e do poder imperial, o cabildo, e ainda o mercado.

O mercado era o núcleo fundamental da vida urbana, que concentrava as trocas e por onde circulavam as pessoas a pé. Na Cidade do México, por exemplo, havia quatro feiras no século XVI, mas o principal mercado, na praça Mayor (Fig. 9), chegava a acomodar até 100 mil pessoas, segundo os relatos da época (ROMERO, 2010).

Figura 9 – *La Plaza Mayor de México* (1695), de Cristóbal Villalpando. Na tela de 3 metros quadrados, o artista pintou 1.283 pessoas, retratando a multidão que se reunia na grande praça. Fonte: <https://jorgalbrtotranseunte.wordpress.com/2018/02/03/la-plaza-mayor-de-mexico-de-cristobal-de-villalpando/>. Acesso: 21 dez. 2018.

RECAPITULANDO

Como vimos, andar a pé é uma atividade inerente à vivência na cidade, desde os primórdios, permitindo realizar os afazeres cotidianos, como trabalhar, comprar, encontrar outras pessoas. Apesar das diferenças na configuração das ruas, é possível destacar uma característica comum essencial nas cidades antes do advento dos transportes: o papel da rua. A rua era o lugar onde transcorria a vida cotidiana, servindo tanto aos pequenos deslocamentos como ao próprio desenrolar das atividades profissionais e sociais. Com a notável exceção de Roma, que atingiu uma escala e uma complexidade ímpar, nas cidades da antiguidade e da Idade Média, a rua era o lugar de passagem e de permanência – ou como coloca Lewis Mumford (1938, p. 56), “uma linha de comunicação ao invés de um meio de transporte”.

Essa organicidade do andar a pé pelas ruas iria mudar a partir da mudança de escala das cidades e o advento dos transportes, como veremos a seguir.

1.2 ANDAR NA AVENIDA, ANDAR NAS CALÇADAS. A NOVA ESCALA E AS NOVAS DISTÂNCIAS DA CIDADE INDUSTRIAL. A MULTIDÃO

A avenida é o símbolo mais importante e o fato central da cidade barroca⁷.

Na época em que os Estados nacionais se impõem, uma grande mudança urbanística começa a alterar a relação orgânica dos pedestres com a cidade: a avenida⁸. Em algumas capitais europeias, esta irá ocupar o espaço deixado pela liberação dos *remparts* e pela derrubada das antigas muralhas medievais (Fig. 10), que se tornam inúteis com os novos armamentos. Em outras, surgirá como demonstração do poderio do Estado-nação – o local onde as tropas desfilam – e como expressão concreta dos ideais barrocos de proporção e alinhamento.

Figura 10 – Mapa de Viena em 1858, mostrando o vazio urbano que seria preenchido pela Ringstrasse.
Fonte: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=625331>. Acesso: 26 dez. 2018.

⁷ “The avenue is the most important symbol and the main fact about the baroque city.” (MUMFORD, 1938, p. 94, tradução nossa).

⁸ Em outros períodos históricos, mesmo remotos, já havia grandes eixos monumentais, como em Teotihuacan, uma cidade pré-colombiana, nas cidades coloniais romanas e até anteriormente, no mundo helênico, como Alexandria, com seu eixo monumental de 30m de largura e mais de 6km de extensão.

Mumford aponta duas rupturas trazidas pela avenida. A primeira é a ruptura urbanística, que muda a hierarquia das vias e promove alterações sistemáticas na ocupação dos grandes eixos.

A cidade foi sacrificada em função da avenida no novo plano. A avenida uniforme trouxe congestionamento e confusão para partes da cidade que eram calmas e independentes do resto e esticou o mercado ao longo das vias de circulação ao invés de prover pontos locais de concentração (MUMFORD, 1938, p. 126, tradução nossa)⁹.

A segunda ruptura tem a ver com o andar e as condições dos deslocamentos na cidade. Para Mumford, a avenida talvez seja um ponto de inflexão em relação à aparente igualdade de condições de deslocamento que ainda havia na cidade medieval e que se rompe na cidade barroca. Em suas palavras, a avenida traz consigo um novo “drama”:

a dissociação entre as classes superiores e inferiores toma forma na própria cidade. **Os ricos conduzem** (suas carruagens ou montarias), **os pobres caminham** [...] os ricos olham, os pobres admiram. Aparada cotidiana dos poderosos torna-se um dos dramas capitais da cidade barroca (apud PECHMAN, 2014, p. 61, grifo nosso).

É o momento em que a rua deixa de ser um simples caminho de comunicação para se tornar uma portentosa via para o desfile das tropas. Para o historiador brasileiro Robert Pechman, em *O chamado da cidade*, porém, a avenida barroca não exprime ainda, de fato, a cidade.

A rua existe, mas ainda não tem densidade urbana suficiente para ser uma metonímia da cidade. Ainda que ela seja barulhenta e mesmo infernal, ainda assim, só em finais do século 18 e, fundamentalmente, no século 19, a rua se torna um dos quadros essenciais da vida urbana (PECHMAN, 2014, p. 62).

A avenida parece ter causado estranheza aos cidadãos pelas suas dimensões. Em Washington, por exemplo, fundada em 1791 a partir do projeto de Peter Charles L’Enfant, há relatos de visitantes que se espantavam com a escala das novas avenidas (Fig. 11). Um deles foi Charles Dickens, que em seu diário de viagem aos EUA refere-se às espaçosas avenidas da cidade “que começam em nenhum lugar e levam a lugar nenhum” (apud GEARING, 1998, p. 24-5).

A construção das grandes avenidas também se insere num contexto de criação de um ambiente de modernidade, como o das duas cidades mais importantes da época: Paris e Londres. Segundo o historiador americano Jonathan Conlin em seu interessante livro

⁹ “The city was sacrificed to the avenue in the new plan. The uniform avenue brought traffic and confusion to parts of the city that had been quiet and self contained and it tended to stretch the market out along the lines of traffic instead of providing local points of neighborhood concentration.”

Histórias de duas cidades: Paris, Londres e o nascimento da cidade moderna (2015), os londrinos e parisienses pareciam conscientes de uma certa competição entre as cidades pela criação de condições urbanas para a burguesia.

Em Paris, a partir do final do século XVII, as antigas linhas de fortificação deram lugar a bulevares, construídos para o passeio, a contemplação e a exibição dos membros da corte.

Em Londres, o prenúncio das reformas urbanas veio com o grande incêndio de 1666, que, se não deu origem a um *master plan* nos moldes parisienses, abriu caminho para a construção de vários ícones da fruição urbana, como o Pall Mall, para o afluxo de cidadãos em busca de um passeio protegido, além da Strand e outras vias.

Figura 11 – Avenida Pennsylvania, em Washington, no século XIX. O pedestre diante das novas velocidades e da nova escala da avenida. Fonte: <https://www.agefotostock.com/age/en/Stock-Images/Rights-Managed/XY2-2466488>. Acesso: 26 dez. 2018.

Longe desses espaços especiais e protegidos, porém, no resto da cidade, andar a pé era uma atividade difícil. Já durante o século XVIII, tanto Londres quanto Paris assistem ao crescimento vertiginoso da população, causando superlotação das ruas e conflito com os animais de tração. A situação do pedestre era tão ruim em Paris, que uma regra quase absurda foi adotada: se um pedestre fosse atropelado pela roda da frente de um veículo, ele seria considerado culpado; se pela roda de trás, a culpa recairia sobre o condutor, pois considerava-se que este teria tido tempo de parar o veículo (CONLIN, 2015).

As calçadas

Ainda segundo Conlin, as primeiras calçadas de Paris surgiram apenas na década de 1780, nas cercanias do teatro Ódeon. Mesmo assim, até 1822, apenas 267 metros de

calçadas haviam sido construídos. Nessa época, os lugares confortáveis para o passeio eram as arcadas, como o Colisée, e as *passages*, arcadas de lojas cobertas como as que ficavam ao redor Palais Royal, ou a *passage* Colbert, construída em 1826.

Esses locais proporcionavam aos *flâneurs* a oportunidade de passear, sob um teto de vidro, durante todas as estações do ano, olhando e desejando pessoas e artigos de luxo exibidos nas butiques em ambos os lados (CONLIN, 2015, p. 77).

Enquanto em Paris as ruas comuns eram tão sujas que existia a figura dos *décroteurs*, pessoas que se ofereciam para remover a imundície do calçado dos transeuntes, em Londres o conforto para o pedestre era bem maior. Uma das medidas que contribuiu para isso foi a iniciativa de investidores de incluírem itens específicos para a pavimentação e a limpeza das calçadas em suas cláusulas contratuais de aluguel, o que foi reforçado no famoso *Westminster Paving Act*, de 1762, e no *Bulding Act*, de 1774 (CONLIN, 2015).

O *Westminster Paving Act* é considerado um marco na provisão para calçadas seguras e limpas.

A Londres da época georgeana se tornou um exemplo de ruas civilizadas nas quais pedestres podiam evitar a lama, a imundície, as vísceras espalhadas, o sangue e o esterco que cobriam as superfícies das ruas do século XVIII (HEATHCOTE, 2016, tradução nossa)¹⁰.

Apesar de protegidas contra a lama e os veículos, as calçadas ainda assim representavam um risco para os pedestres (Fig. 12). Um risco tão grande, aliás, que, para reduzir as ocorrências de quedas e trombadas, tanto Paris quanto Londres decretaram, no mesmo ano de 1761, a remoção de todas as placas e cartazes que ornavam as lojas (CONLIN, 2015).

O código de comportamento nas calçadas londrinas também incluía um interessante costume dos pedestres, o de andarem junto às casas, provavelmente para evitar os respingos de lama e água das ruas, além de uma convenção segundo a qual, quando duas pessoas se cruzavam, a preferência seria dada àquela que fosse de classe social mais alta (CONLIN, 2015).

Em cidades dos EUA, andar a pé era uma atividade que os mais ricos procuravam limitar a ambientes protegidos. Em Nova York, os espaços de ostentação da riqueza eram, segundo Solnit (2016), a Broadway, o Battery Park e, desde 1850, o Central Park. Entretanto, já no final do século XIX, os mais ricos abandonaram os passeios a pé e iniciaram o hábito de passear de carruagem. “Em meados do século XIX, possuir uma carruagem estava se tornando uma característica definidora do status da alta classe urbana” (SOLNIT, 2016, p. 294).

¹⁰ “Georgian London became an exemplar of civilised streets in which walker could avoid the mud, filth, butchered guts, blood and manure, which covered the 18th-century road surface.” Disponível em <https://www.ft.com/content/83bf6932-6f9c-11e6-a0c9-1365ce54b926>. Acesso: 2 jan. 2019.

Figura 12 – Pedestre atingido por uma folha de janela. Autoria desconhecida. Fonte: CONLIN, 2015, p. 89.

A cidade industrial

A partir da industrialização, ocorrida inicialmente em centros urbanos ingleses como Manchester, Leeds ou Londres, as cidades passam a atrair mão de obra das áreas rurais e a registrar um aumento populacional em escala inédita. O crescimento demográfico combinado à falta de infraestrutura de habitação e saneamento geram um novo fenômeno – a cidade industrial (Fig. 13).

A cidade industrial é vista por historiadores como Hall (1998) e Mumford (1938) como uma revolução, não só do ponto de vista tecnológico, mas também do ponto de vista urbano. A nova escala e a velocidade com que foram inchadas as cidades trazem problemas nunca antes enfrentados e cuja discussão acabou dando corpo à própria disciplina de Planejamento Urbano a partir de meados do século XIX, de que o transporte e a mobilidade a pé são partes importantes.

Figura 13 – Gravura de Gustave Doré retratando uma rua em Ludgate Hill, Londres, em 1872. É possível notar o frenético movimento da cidade enquanto os pedestres espremem-se pelos cantos das calçadas. Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gustave_Dor%C3%A9_-_Ludgate_Hill.png. Acesso: 2 jan. 2019.

O DESAFIO DA MOBILIDADE URBANA

Um dos mais importantes efeitos para os pedestres do inchaço das cidades industriais é o aumento nas distâncias a serem percorridas (Fig. 14). Novas soluções de transporte serão testadas e depois exportadas para o mundo todo: bondes, inicialmente a tração animal e depois a carvão e elétricos, ônibus e até o metrô, que começou a ser implantado em Londres já na década de 1860. O andar a pé se transforma na medida em que já não é mais possível se deslocar rapidamente de um extremo a outro da cidade ou mesmo entre bairros e o centro.

Figura 14 – Mapa de Londres em dois momentos: 1575 e 1812 (com a City original destacada em rosa). A comparação permite visualizar a nova escala urbana. Fonte: <https://edition.cnn.com/style/gallery/london-maps/index.html>. Acesso: 2 jan. 2019.

Em Londres, por exemplo, dentro dos limites da antiga City, com raio de pouco mais de 1,5km, era possível deslocar-se a pé para todos os extremos, conforme mostra simulação da Fig. 15. Desde a Catedral de St. Paul, a uma velocidade média de 4 km/hora podia-se acessar em 25 minutos a Torre de Londres (1,7km), a leste, ou a Strand, a oeste (1,4km). Com o crescimento populacional e a absorção gradual de ajuntamentos menores, os trajetos dentro da cidade aumentaram muito. Uma caminhada desde a mesma catedral até um bairro como Chelsea, por exemplo, consome mais de uma hora e meia (6,9km).

Figura 15 – Simulação de uma caminhada desde a Catedral de St. Paul até a Torre de Londres (à esquerda) e até o bairro de Chelsea (à direita). Fonte: autor, com imagens do Google Maps.

A RUA COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DA CIDADE

Antes do advento da cidade industrial, o espaço público foi durante séculos um espaço partilhado e multifuncional, o lugar onde se processava a vida cotidiana. A rua era não só o espaço de ligação, mas também o suporte dessa vivência: ali artesãos fabricavam produtos, vendedores montavam seus pontos de venda, vizinhos conversavam.

Com a Revolução Industrial, esse quadro se altera de tal forma que o espaço público e a rua tornam-se elementos estruturantes do espaço urbano, principalmente por causa do advento do transporte de massa. A rua é o lugar de instalação do novo sistema de transporte, o transporte sobre trilhos, que passa a disputar espaço com os veículos a tração animal. As instalações fabris e as próprias estruturas de varejo passam a localizar-se cada vez mais longe das moradias. Para acessá-las, recorria-se ao ainda incipiente transporte público ou ao próprio andar, que continuava sendo o modo de deslocamento comum nas cidades (informação verbal)¹¹.

¹¹ Anotações tomadas durante a palestra “Mobilidade urbana: direito social e intervenção do Estado”, proferida por Fernando Nunes da Silva, professor de Urbanismo e Transportes na Universidade de Lisboa, e realizada na Universidade Presbiteriana Mackenzie em 10 de maio de 2018.

A MULTIDÃO E O FASCÍNIO DA DIVERSIDADE

Entre tantas mudanças, a cidade industrial também multiplica o fenômeno das multidões nas ruas. Andar por entre a multidão é uma experiência tanto prática – a disputa pelo espaço – como sociológica – o espetáculo de ver pessoas diferentes nas ruas – e até mesmo estética.

Para o sociólogo Richard Sennett, autor do livro *O declínio do homem público: tiranias da intimidade* (1988), a diversidade das ruas é parte da própria essência da cidade: “cidade é um lugar onde pessoas diferentes se encontram cotidianamente” (p.324). Esta é o *locus* do *play acting*, o exercício cotidiano de aprender a conviver civilizadamente com pessoas desconhecidas, num jogo de erros e acertos. É a partir da cidade industrial e da modernidade, por outro lado, que se dá a gênese da doença do homem moderno, o narcisismo, que virá como consequência do secularismo e do capitalismo.

Essa dualidade presente no crescimento da cidade e no aumento da diversidade também inspirou o crítico literário Raymond Williams a sustentar, em *Política do modernismo* (2011), que a própria arte moderna nasce com a cidade industrial, cujas representações artísticas são divididas entre os “temas positivos” e os “temas negativos”. De um lado há “temas negativos”, o isolamento do indivíduo, de Engels, a impenetrabilidade da grande cidade, de Sherlock Holmes, e a repulsa diante da alteridade, de Woodsworth: “As faces de todos que passam por mim são um mistério” (apud WILLIAMS, 2011, p. 34, tradução nossa)¹². Por outro lado, também há os “temas positivos”, que valorizam a face oposta da mesma moeda, como a vitalidade, a variedade, a mobilidade e a diversidade liberadora da cidade, como nos versos do poeta inglês Richard Le Galliene:

Londres, Londres, nosso deleite
Grande flor que só abre à noite
Grande cidade do sol da meia-noite
Em que o dia começa quando o dia se vai¹³.

RECAPITULANDO

A atividade orgânica, natural, de andar a pé sofre alterações importantes quando a cidade se transforma. A primeira grande transformação tem a ver com a introdução de um novo elemento – a avenida. Em algumas cidades, a avenida vem ocupar as áreas das antigas muralhas de proteção; em outras, surge como expressão do poderio dos Estados-nação europeus e dos ideais de proporção e alinhamento barrocos. Do ponto de vista do pedestre, trata-se de uma mudança importante, na medida em que altera

¹² “The face of everyone that passes by me is a mistery.”

¹³ “London, London, our delight /Great flower that opens but at night/Great city of the midnight sun/ Whose day begins when day is done.” Apud WILLIAMS, 2011, p. 43, tradução nossa.

o papel histórico da rua, que passa a ser um elemento importante na estruturação da circulação urbana, e introduz elementos, como a calçada, que seriam incorporados na experiência de andar a pé na cidade.

A segunda transformação está relacionada à nova escala urbana trazida pela cidade industrial, que afeta diretamente a experiência do andar, com a introdução de distâncias que não podem mais ser cobertas cotidianamente a pé, e a separação cada vez maior entre a residência e o local de trabalho.

Uma outra característica marcante na nova configuração da cidade industrial é o advento da multidão nas ruas, uma marca decisiva do aumento populacional gerado pela migração sem precedentes dos camponeses para a área urbana. Diante da multidão anônima, a relação de familiaridade das pessoas com a cidade se altera e novos comportamentos passam a ser exigidos. Andar a pé deixa de ser uma atividade natural, orgânica, e começa a demandar regras e posturas para aliviar o conflito entre os pedestres e os veículos com que eles dividem a rua.

1.3 O ANDAR COMO FRUIÇÃO DA CIDADE. O *FLÂNEUR*

ANTECEDENTES. A VALORIZAÇÃO DO CAMINHAR NO CAMPO

Como vimos, o andar pela cidade sempre foi uma atividade natural, ligada às atividades cotidianas. O que tinha que ser feito era feito a pé. Assim, é interessante entender como o andar a pé, em um dado momento histórico e em cidades específicas, deixou de ser apenas uma forma de deslocamento e passou a representar uma maneira de experimentar a cidade. Os antecedentes dessa transformação, porém, não se dão na cidade, mas no campo e acontecem lentamente.

No século XVIII, na Inglaterra, surge o embrião da valorização da caminhada campestre¹⁴, num inédito movimento em que o andar deixa de ser apenas uma obrigação para tornar-se um prazer, tanto pela admiração do bucolismo do campo como pelo próprio exercício das longas distâncias. É um movimento que tem ecos dos escritos de Rousseau, que, desde adolescente, locomove-se regularmente a pé, não só dentro das cidades mas entre elas: “foi Rousseau quem lançou as fundações do edifício ideológico dentro do qual o caminhar propriamente dito seria venerado” (SOLNIT, 2016, p. 39).

¹⁴ Vários autores, como Solnit (2016), Gros (2010), Coverly (2014) e Amato (2004), fazem referência a esse momento histórico, usando inclusive muitos exemplos comuns.

O poeta romântico inglês William Wordsworth é um dos expoentes dessa valorização do caminhar, segundo Solnit (2016). Cotidianamente, acompanhado de sua irmã Dorothy, ele percorria a pé distâncias de até 30 km em passeios para divagar e aproveitar o campo, e chegou a cruzar o continente europeu em caminhadas diárias de até 50 km. Na mesma época, a escritora Jane Austen também era uma caminhante contumaz, disposta a percorrer 5 ou 6 km todos os dias apenas para ir até a casa de um vizinho. Seus personagens também caminham, como a ousada Elisabeth Bennet, de *Orgulho e Preconceito*, que se desloca frequentemente à pé. Em uma passagem em que decide ir a pé ao encontro da irmã doente, ela diz: “Não desejo me furtar à caminhada. A distância não é nada quando se tem um motivo: apenas cinco quilômetros” (apud SOLNIT, 2016, p. 165).

Alguns anos depois de Austen, o escritor e abolicionista americano Henry David Thoreau, outro caminhante obstinado, faz palestras sobre o caminhar que dão origem ao livro *Caminhada*, publicado alguns anos após a sua morte e que viria a se tornar um clássico.

Caminhada é considerado pelo filósofo francês Frédéric Gros (2010) o primeiro tratado filosófico sobre a importância e o prazer de andar. Nele, estão reunidas suas ideias sobre o caminhar, a natureza e a introspecção: “deveis caminhar como um camelo, que, sabemos, é o único animal que ruma enquanto caminha” (THOREAU, 2014, p. 14). Suas caminhadas nunca duravam menos de quatro horas, todos os dias, partindo de madrugada, para entrar em contato com a força inevitável do dia e da natureza. “Mas a caminhada de que falo nada tem que ver com exercício [...] É antes o motivo e a aventura do dia” (p. 13).

Pode parecer até uma contradição um estudo sobre o andar a pé nas cidades destacar Thoreau, um homem que, afinal de contas, pregava a fuga da cidade, mas é da capacidade de introspecção, do ritmo e da concentração poderosa que se trata a experiência do andar, inspiradora, portanto, em qualquer cenário. Para ele, caminhar era tanto a oportunidade de entrar em contato com o mundo como uma poderosa experiência individual. Esse estado de espírito é resumido assim por Solnit (2016, p. 22):

Idealmente, caminhar é um estado no qual a mente, o corpo e o mundo se alinham como se fossem três personagens que finalmente se põem a conversar, três notas que, de repente, formam um acorde. Caminhar nos permite estar em nosso corpo e no mundo sem nos ocuparmos de um e de outro.

Essa metáfora dos três “personagens” – mente, corpo e mundo – nos permite passar do campo à cidade. O “mundo”, no caso deste estudo, é “a cidade”, o ambiente onde se dará a valorização do caminhar na próxima fase.

A VALORIZAÇÃO DO CAMINHAR NA CIDADE. O CENÁRIO DA FRUIÇÃO BURGUESA: OS GRANDES PROJETOS URBANOS

Caminhar no campo e na cidade são atos essencialmente diferentes, como observa Rebecca Solnit. Para ela, caminhar na paisagem rural encontrou “um imperativo moral no amor pela natureza”, ao passo que

andar na paisagem urbana sempre foi uma ocupação mais duvidosa, transformando-se facilmente em oferecer serviços sexuais, paquera, exibir-se socialmente, fazer compras, revoltar-se, protestar, esconder-se, matar o tempo e outras atividades que, embora divertidas, dificilmente têm o caráter moral elevado da apreciação da natureza (SOLNIT, 2016, p. 287).

Esta talvez seja uma chave interessante para analisar o caminhar pela cidade como fonte de prazer e fruição. É claro que sempre houve os que buscassem no andar pela cidade um momento de inspiração e relaxamento. É o caso do filósofo Kant, que saía às ruas diariamente, sempre às cinco horas da tarde, sempre percorrendo o mesmo trajeto, a “aleia do filósofo”, em Königsberg (GROS, 2010). Essa caminhada de Kant já pode ser considerada uma precursora de experiências menos triviais nas cidades europeias que começam a crescer cada vez mais.

Para Gros (2010, p. 167), “o segredo do passeio reside, de fato, na disponibilidade do espírito, tão rara na nossa existência atarefada, polarizada, acorrentada às nossas próprias teimosias”. Podemos dizer, porém, que para essa disponibilidade de espírito ser alcançada, vários fatores terão que se alinhar. Ela envolve a percepção do outro e dos elementos circundantes, mas também depende do lugar.

Os caminhantes sofrem com o frio, o calor, o sol, a chuva e também com o chão. A cidade tem obstáculos físicos, barreiras; ela toca, molha, incomoda.

A cidade possui uma solidez física que constantemente (e comicamente) interrompe as caminhadas arejadas do *flâneur*. A cidade assombra o *flâneur*, em todos os seus ângulos. É a lama que voa sobre as roupas finas de Mercier; é o objeto carregado pelo açougueiro que cutuca o olho do dândi de Cruikshank; é a folha de janela da loja que acerta o *flâneur* de Huart no rosto; é o vaso de flor que ameaça cair sobre a cabeça do Bon-Homme (CONLIN, 2015, p. 89).

A valorização da caminhada, portanto, dependia de um cenário que oferecesse as condições mínimas de segurança, fruição e prazer, para que, aí, sim, pudesse se desenvolver a liberação do espírito de que fala Gros. E esse cenário foi sendo criado a partir das grandes reformas das cidades europeias no século XIX (Fig. 16).

Na definição da historiadora e antropóloga Chantal Georgel, “o século XIX criou a rua” (apud PECHMAN, 2014, p. 59). O cenário da modernidade irrompe com grandes reformas nas principais cidades europeias: Paris e Londres, principalmente, mas também Viena, São Petersburgo e Barcelona.

Em Paris, a construção das avenidas, bulevares e calçadas veio graças ao grande projeto de reforma urbana de Napoleão III, que comissionou o prefeito da cidade, Barão de Haussman, para conduzir os chamados “Grands Travaux” entre 1852 e 1870. Para o escritor e filósofo Marshall Berman (2007), trata-se de um momento emblemático: a constatação da “interdependência entre o indivíduo e o ambiente moderno” (p. 158).

Figura 16 – *Primavera* (esq.) e *À noite* (dir.), de Camille Pissarro, fazem parte de um conjunto de 14 telas sobre o mesmo tema, o boulevard Montmartre, cenário da modernidade em Paris, com suas calçadas largas, vitrines, cafés. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Boulevard_Montmartre_de_noite_\(Pissarro\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Boulevard_Montmartre_de_noite_(Pissarro)). Acesso: 4 jan. 2019.

O resultado das reformas é um marco do ponto de vista urbanístico, mas é também um momento em que o ato de andar ganha novas nuances. É o momento em que o passeio pela cidade grande passa a ser uma atividade prazerosa. Protegidos pelas generosas calçadas, os pedestres ganham um cenário inspirador com lojas, vitrines, galerias cobertas e os cafés, como estilo de vida e socialização. Walter Benjamin estabelece a importância das passagens para o caminhar antes das reformas:

Antes de Haussman, as calçadas largas eram raras, e as estreitas mal ofereciam proteção contra os veículos. Os passeios a pé dificilmente poderiam ter assumido a importância que viriam a ter sem as passagens (BENJAMIN, 1973, p. 36).

Para Berman, autor de *Tudo o que é sólido desmancha no ar*, uma análise dos expoentes da modernidade ocidental, os bulevares criaram uma nova cena: “um espaço privado, em público, onde eles [os amantes] podiam dedicar-se à própria intimidade, sem estar fisicamente sós” (BERMAN, 2007, p. 182). Esse espaço é poderoso:

quem quer que já tenha estado apaixonado em uma grande cidade conhece bem a sensação, celebrada em centenas de canções sentimentais. De fato, essa alegria privada brota diretamente da modernização do espaço público urbano (p. 182).

O contraponto a essa alegria proporcionado pelo novo desenho urbano é lembrado pelo próprio Berman. Em oposição à luz e ao brilho das novas avenidas, há o outro lado, os bairros em vias de destruição e a expulsão de pessoas de suas casas em nome do progresso. A esperança de que a cidade venha a ser compartilhada igualmente por

todos talvez nunca se concretize, mas é uma poderosa questão que talvez acompanhe o andar a pé pelas calçadas das grandes ruas do mundo, seja a Stroget, a Paulista ou a Quinta Avenida: em que medida se encontra a diversidade social refletida entre aqueles que frequentam esses espaços de brilho e de consumo?

O FLÂNEUR

Ao aprender a caminhar – simplesmente por caminhar –, londrinos e parisienses também aprenderam a ver a cidade pela primeira vez.
(CONLIN, 2015, p. 70).

Estabelecido o cenário, surge também o personagem, na figura do *flâneur*. Flanar é, segundo definição do Dicionário Houaiss, “vagar a esmo, parando de vez em quando para olhar”. Na definição de Conlin (2015), porém, *flâneur*, é um termo que vai além: “o caminhante solitário, que passeava pelas ruas sem nenhum objetivo ou propósito em mente, com a única intenção de reunir impressões” (p. 68).

O termo *flâneur* é anterior a Baudelaire. Segundo Conlin, já existia tanto no léxico como conceitualmente. Na Inglaterra, há registros de um personagem criado pelo jornal *The Spectator*, entre 1711 e 1712, que ganhou a alcunha de Mr. Spectator. No século XIX, a palavra foi retomada em 1809, numa crítica ao Salão de Paris intitulada “Le Flâneur au salon”. A descrição satírica do personagem é de valia aqui, pois indica justamente alguns dos hábitos que serão posteriormente atribuídos ao *flâneur*:

Por volta das 14 horas ele está nos bulevares, onde segue até o Passage de Panoramas. Já analisou cada loja, examinou cada gorro novo, anúncio novo, brinquedo novo, todos os romances novos, todos os pentes para coques novos, todos os ônibus novos, todos os vestidos novos e todas as placas de lojas novas. Embora não seja um espião da polícia, não deixa de reparar nos locais onde a calçada precisa de conserto, nos antros de jogos de azar [...] toldos pouco seguros e vasos de flores perigosamente situados em parapeitos de janelas (apud CONLIN, 2015, p. 81).

Mesmo em Paris, o escritor Louis Huart já havia escrito sobre o ato de caminhar pela cidade, em “Fisiologia do *flâneur*”: “Passeio! Paraíso a salvo da lama, refúgio do *flâneur*, eu te saúdo! Todos os momentos mais felizes da minha juventude transparecem em suas pedras” (apud CONLIN, 2015, p. 88).

A partir da década de 1830, guias turísticos já começam a usar a palavra *flâneur* regularmente. O historiador brasileiro Robert Pechman narra outra situação em que o termo teria sido utilizado, ao inspirar o jornal francês *Le Flâneur Lavallois*, fundado em 1848, que exaltava a apreciação das ruas e das multidões:

Quando o sol é pleno e plena a liberdade, eu amo deixar minha modesta pocilga e baixar à rua e me misturar de longe aos grupos, que como eu, têm muito

tempo a perder e nada a ganhar [...]. Eu me permito o prazer inocente e barato de percorrer flinando os diversos bairros da cidade. Observador curioso, eu deslizo despercebido por todos os lugares onde a multidão se concentra, onde as paixões se agitam, onde os sentimentos se exaltam (apud PECHMAN, 2014, p. 63).

O escritor que se associou indelevelmente à figura do *flâneur* foi Charles Baudelaire. O poeta francês, vivendo em Paris em meados do século XIX, acompanhou os trabalhos de remoção da população que vivia dentro do tecido urbano medieval para a construção dos grandes bulevares e a criação da nova paisagem urbana que influenciou a percepção sobre a cidade e o caminhar na cidade. Seus dois livros principais, *As flores do mal*, de 1857, e *O spleen de Paris*, de 1869, foram publicados no período em que as obras estavam desfigurando e reconfigurando a cidade.

A construção do mito do *flâneur* teve papel decisivo do filósofo Walter Benjamin, que em seus livros *Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo* e *Passagens* estabeleceu ou resgatou Baudelaire como o poeta da modernidade, o símbolo da *flânerie*.

Para Benjamin, Baudelaire representou mais que ninguém o *flâneur*, o personagem que saía sem rumo pela cidade, misturando-se à multidão e absorvendo as benesses da cidade burguesa. É justamente a ligação com a cidade burguesa que faz com que o termo, propagado por Benjamin, esteja intimamente associado a um determinado momento histórico: “O *flâneur* é uma figura histórica que representa a passagem do capitalismo pré-industrial ao industrial. Quem caminha não é um *flâneur*” (informação verbal)¹⁵.

Benjamin retrata assim o personagem que substituiria os símbolos privados pelos ícones da vida pública das ruas:

entre os muros dos prédios, vive, experimenta, reconhece e inventa tanto quanto os indivíduos ao abrigo de suas quatro paredes. Para esse ser coletivo as tabuletas das firmas, brilhantes e esmaltadas, constituem decoração mural tão boa ou melhor que o quadro a óleo no salão do burguês; os muros com “*défense d’afficher*” são sua escrivania, as bancas de jornal, suas bibliotecas, as caixas de correspondência, seus bronzes, os bancos, seus móveis do quarto de dormir, e o terraço do café, a sacada de onde se observa o ambiente (apud PECHMAN, 2014, p. 69).

Vários autores fazem eco a Benjamin, ao estabelecer Baudelaire como o poeta da modernidade. Para Berman (2007), ser moderno é abraçar a própria mudança que o ameaça. De acordo com o historiador Carl Schorske (1989), na idade moderna, a cidade era vista como “virtude” pela valorização dos atributos libertários. Com o crescimento e a industrialização, a arte passou a representá-la como “vício”, negando-a. A chegada da modernidade, porém, é o momento em que a cidade passa a estar “acima do bem e do mal”, ou seja, passa a ser representada artisticamente como um dado da realidade.

¹⁵ Notas tomadas em aula de Dhan Zanino, professor de Mobilidade da Universidade de Buenos Aires, no curso SP Mobilities 2017, “Primeira Escola de Ciência Avançada em Mobilidades: Teoria e Métodos”, realizado entre 3 e 7 de outubro de 2017, na Universidade de São Paulo (USP).

É nesse contexto que Baudelaire, em vez de julgar a cidade, a experimenta, com suas glórias e horrores, beleza e feiúra (Schorske, 1989). Vejamos a seguir alguns trechos dos escritos de Baudelaire que ajudam a exprimir a relação do *flâneur* com as ruas de Paris.

A ameaça das ruas. Em “A perda do halo”, Baudelaire descreve a sensação aterrorizante de tentar atravessar uma das ruas de Paris:

Meu amigo, você sabe como me aterrorizam os cavalos e os veículos? Bem, agora mesmo eu cruzava o bulevar, com muita pressa chapinhando na lama, em meio ao caos, com a morte galopando na minha direção, de todos os lados, quando fiz um movimento brusco e o halo despencou de minha cabeça indo cair no lodaçal de macadame (apud BERMAN, 2007, p. 186).

Atravessar as ruas ainda é uma ameaça real, mesmo para um dos arautos do caminhar pela cidade. Se a calçada melhorou a experiência do andar a pé, a remoção de milhares de moradias, a violência da destruição das casas medievais para a abertura das vias de circulação de 30 até 100 metros de largura, durante as reformas de Haussman, não só não resolveram, como acentuaram o perigo das ruas para o pedestre. Para Berman (2007, p. 189), foi o momento em que surgiu o “tráfego moderno”: “Pela primeira vez, corredores e condutores podiam, no coração da cidade, lançar seus animais em plena velocidade”. Ele mesmo acredita que essa contradição do bulevar – ser tanto o palco da modernidade como o lugar onde cada homem tem que lutar para sobreviver – espelha a própria contradição do capitalismo: “Essa mobilidade abre um enorme leque de experiências e atividades para as massas urbanas”, mas reservadas apenas ao homem “que saiba mover-se dentro, ao redor e através do tráfego” (p. 191).

Baudelaire traduz essa contradição; tanto é que, em “O pintor da vida moderna”, exalta justamente a destreza dos pedestres: “Ele [referindo-se a Constantin Guys, pintor que inspirou o poema] se delicia com finas carruagens e orgulhoso corcéis, a esplendorosa sagacidade dos cavaleiros, a destreza dos pedestres [...]” (apud BERMAN, 2007, p. 164).

A multidão. Em “As multidões”, um dos poemas em prosa do livro *O spleen de Paris*, de 1869, surge a expressão que encanta até hoje: o “banho de multidão”, a percepção de estar só, em meio à massa de pessoas: “tomar um banho de multidão não é para todo mundo[...] multidão e solidão são a mesma coisa para o poeta ativo e fecundo” (BAUDELAIRE, 2016).

Nesse trecho, evidencia-se também a percepção instintiva da interdependência entre ambiente construído e experiência individual que Berman atribui não só a Baudelaire, mas também a escritores como Goethe, Hegel e Marx, Stendhal, Carlyle, Dickens e Dostoiévski. Nenhum deles, porém, fez mais do que Baudelaire “para dotar seus contemporâneos de uma consciência de si mesmos enquanto modernos” (BERMAN, 2007, p. 159).

Existem visões que relativizam a transcendência da consciência de estar na multidão. A aparente exclusividade do homem que é capaz de perceber algo que a cidade revela

só a ele, a despeito de todos os outros transeuntes, parece irritar o historiador Jonathan Conlin (2015, p. 68): “O *flâneur* possui, portanto, uma postura ao mesmo tempo modesta e ultrajantemente arrogante”. Para Benjamin, no entanto, o *flâneur* é “alguém que não se sente confortável na própria companhia. Por isso procura a multidão [...] Baudelaire adorava a solidão, mas a queria numa multidão” (apud COVERLEY, 2014, p. 142-3). É a multidão também que evoca em Baudelaire a efemeridade dos encontros (e talvez a própria efemeridade da vida) na nova cidade, como nestes versos de “A uma passante”:

Que luz... e a noite após!
– Efêmera beldade
Cujos olhos me fazem nascer outra vez,
Não mais hei de te ver senão na eternidade?

(BAUDELAIRE, 1985, p. 361)

A linda moça que despertou sua atenção já não está mais lá, sumiu na multidão.

As vitrines. Na Paris modernizada dos bulevares, as vitrines marcam o contraste social entre aqueles que apenas podem fascinar-se com elas e os que têm acesso ao consumo a que elas convidam. É exatamente esse contraste que se revela em “Os olhos dos pobres”, que também integra *O spleen de Paris*. Nele, o narrador apaixonado e sua musa encontram-se num café e defrontam-se com o olhar fascinado de um pai e seus dois filhos, que, do lado de fora, encantam-se com o interior luxuoso e inacessível. O narrador se entenece e procura no olhar de sua amada a mesma compreensão. No entanto, ela se volta com violência e diz: “Essa gente é insuportável, com seus olhos abertos como portas de cocheira! Não poderia pedir ao maître para os tirar daqui?” (apud BERMAN, 2007, p. 179). A reação da amada e a frustração do poeta são uma demonstração de distâncias sociais que o bulevar não só não conseguiu esconder, como parece até ter acentuado. O burguês que se refugia nos cafés e vê pela vitrine a multidão passar é objeto de crítica por parte do filósofo Walter Benjamin, que por outro lado incensa a transgressão do caminhante que anda sem destino num lugar onde todos parecem ir a algum lugar (BERMAN, 2007).

Seja como for, o mais interessante para esta tese é a noção de que em algum momento da história da cidade o ato de andar a pé ganhou uma nova faceta, antes desconhecida, ou desvalorizada, a de apropriação da cidade de que o *flâneur* é o símbolo. De certa maneira, o mito do *flâneur* também se estende a Paris, em que o andar, o flunar, o passear entre o comércio e as vitrines são parte integrante dessa nova relação com a cidade.

Em *Paris é uma festa*, o escritor americano Ernest Hemingway, que viveu na capital francesa durante a década de 1920, conta que, mesmo sem dinheiro, parte do prazer de caminhar pela cidade estava ligado aos cafés em que ele comeria e às vitrines que veria junto com sua mulher, Hadley:

– Iremos juntos. E passearemos ao longo do rio, andando pelo cais.
– Desçamos então a rue de Seine para olhar todas as galerias e as vitrines das lojas.

- Isso mesmo! Podemos andar por onde nos apeteça e parar em algum café novo, onde não conheçamos ninguém e ninguém nos conheça, e beber um trago.
- Podemos até beber dois tragos.
- E depois jantaremos em algum lugar simpático. (HEMINGWAY, 2004, p. 51)

A sensação do americano na cidade ia além do prazer de caminhar. Às vezes, Hemingway parece querer adivinhar o que fazem as pessoas que andam pelas ruas:

Continuei meu passeio, olhando as vitrinas feliz com aquele entardecer de primavera e com o movimento da rua. Nos três cafés principais havia pessoas que conhecia de vista e outras que conhecia de falar. Mas à noite, quando as luzes se rendiam, havia sempre pessoas muito mais simpáticas que eu não conhecia, correndo pelas ruas em busca de algum lugar onde pudessem beber e comer juntas para depois fazerem amor (id. ibid., p. 116).

Andar pela cidade burguesa

O *flâneur* – e sua releitura por Benjamin – inspirou escritores e caminhantes a desfrutar a pé a cidade. Londres disputa com Paris a primazia de oferecer um cenário à altura desse desfrute.

Escrevendo em Londres antes de Baudelaire, Edgar Allan Poe foi o escritor que enxergou na multidão das ruas o novo fenômeno urbano. Seu conto “O homem na multidão”, traduzido para o francês justamente por Baudelaire, é comumente descrito como uma das primeiras experiências literárias a exprimir a modernidade urbana.

Outro escritor, Charles Dickens, era ele mesmo um caminhante urbano contumaz e grande observador da cidade. Para Solnit (2016), Dickens é “o grande poeta da vida londrina, e alguns de seus romances parecem apresentar o drama de um lugar e não só o das pessoas” (p. 304). Esse é o caso do romance *Oliver Twist*, por exemplo, em que as mazelas da cidade aparecem implícitas na pobreza e nos emaranhados físicos que seus personagens percorrem.

A cidade do “vício” também estava ficando para trás, abrindo espaço para a exploração das ruas antes pouco amigáveis para os caminhantes. Ainda segundo Solnit, “a Londres do século XVIII era apinhada de gente, vivaz, repleta de predadores, espetáculos e gracejos entre desconhecidos”, mas, quando Dickens começou a escrever sobre a condição de sem-casa em 1860, a cidade já era muito maior e “a turba tão temida no século XVIII havia sido, no XIX, em grande parte domesticada e se transformado no povo, uma massa tranquila e insípida que, em público, cuidava da própria vida” (p. 307).

Com a passagem do tempo, a cidade burguesa se consolida, a tal ponto que, nas primeiras décadas do século XX, uma mulher de classe média já pode passear a pé por suas ruas sem as preocupações de segurança e decoro. Citemos o exemplo da escritora

Virginia Woolf, que inspirada por um desses passeios, em que sai de casa para comprar um lápis, escreve um grande ensaio sobre o caminhar na paisagem urbana: “Como eu poderia achar as montanhas e a escalada românticas? Naturalmente, Londres e os charcos são os lugares de que mais gosto” (apud SOLNIT, 2016, p. 310). Seu romance *Mrs. Dalloway* é visto por alguns como uma ode ao caminhar, justamente por narrar o prazer da personagem, Clarissa Dalloway, em sair num passeio matinal às ruas de Londres para comprar flores para seu próprio aniversário e descobrir, a pé, a cidade:

Nos olhos das pessoas, no bulício, na pressa ou lentidão dos transeuntes; na algazarra e no fragor; carruagens, automóveis, autocarros, caminhões, homens-sanduíche aos tropeções ou de passo arrastado; realejo e fanfarras; no triunfo, no tinido ou na estranha melodia de um aeroplano lá no alto estava aquilo que ela amava: Londres, a vida, este momento de junho (WOOLF, 2004, p. 8-9).

A respeito desse romance, Solnit destaca a maneira de caminhar e meditar, ou meditar ao caminhar como técnica de escrita:

Em seus respectivos romances, *Ulisses* e *Mrs. Dalloway*, a confusão de pensamentos e recordações de seus protagonistas se desenvolve melhor durante a caminhada. Esse tipo de raciocínio desestruturado e associativo é o tipo mais comumente relacionado ao caminhar e sugere que o ato nada tem de analítico: é improvisado. Os Devaneios de Rousseau são uma das primeiras descrições dessa relação entre o pensar e o caminhar (SOLNIT, 2016, p. 47).

Também em outras cidades, como Nova York e São Francisco, nos Estados Unidos, a melhoria das condições das ruas e a segurança abrem espaço para que a experiência de andar ganhe essa dimensão de fruição. A primeira manteve-se como um lugar especial para os pedestres ao longo do século XX, justamente por oferecer condições para os deslocamentos a pé tanto como mobilidade como para a fruição:

[...] à semelhança de Londres, Nova York ainda é uma cidade onde as pessoas caminham por razões de ordem prática, abalando-se para cima e para baixo nas escadarias do metrô, atravessando cruzamentos, mas os distraídos e aqueles que passeiam à noite se movem num ritmo diferente (SOLNIT, 2016, p. 312).

Esse deleite de vaguear pela cidade e perder-se nos próprios pensamentos encontra-se também, já no final daquele século, no livro *Trilogia de Nova York*, do escritor Paul Auster (1999, p. 10):

Toda vez que saía para dar uma volta, tinha a sensação de que estava deixando a si mesmo para trás e, ao se entregar ao movimento das ruas, ao reduzir-se a um olhar observador, ele se descobria apto a fugir da obrigação de pensar, e isso, mais do que qualquer outra coisa, lhe trazia uma certa paz, um saudável vazio interior.

Na cidade californiana de São Francisco, a experiência de caminhar pelas ruas já havia sido incorporada ao cotidiano da cidade desde o final do século XIX. É o que

transparece neste belo relato de Harriet Lanne Levy, uma memorialista que escreveu entre 1870 e 1880:

No sábado à noite, a cidade toda ia ao passeio público na Market Street [...]. As calçadas eram largas e a multidão que andava na direção da baía encontrava a multidão que vinha do oceano. A efusão do povo era espontânea, como se respondesse a um impulso de celebração instantânea. Damas e cavalheiros de reputação social imponente; suas criadas alemãs e irlandesas, de braços dados com os namorados; franceses e espanhóis, portugueses esqueléticos e aplicados; mexicanos, índios de pele vermelha e zigomas altos: todos, absolutamente todos saíam de casas, lojas, hotéis, restaurantes e choperias ao ar livre para desembocar na Market Street formando um rio colorido [...]. Andávamos, andávamos e, mesmo assim, algo novo continuava a acontecer (apud SOLNIT, 2016, p. 286).

A experiência narrada parece o oposto da experiência do personagem de Paul Auster. Ao contrário do caminhante solitário, aparece um ritual de entretenimento coletivo envolvendo diferentes classes sociais, que lembra a *passeggiatta*, em que habitantes de cidades italianas se encontram para um passeio: “Na Itália, andar pela cidade é uma atividade cultural universal e não o objeto de incursões e relatos individuais” (SOLNIT, 2016, p. 297). Esse hábito parece-se um pouco com o hábito brasileiro de passear nas pracinhas ao final da tarde, comum nas cidades do interior, o nosso *footing*.

O flâneur brasileiro

No Brasil, o exercício de caminhar pela cidade se desenvolveu somente algumas décadas após ter se introduzido nas grandes metrópoles ocidentais. O Rio de Janeiro, a primeira grande cidade brasileira e berço da nossa cultura urbana, pode exemplificar as particularidades envolvidas nesse processo. A maior delas talvez seja o contraste entre o desejo de modernidade e a herança colonial, patriarcal e escravocrata.

Na mesma década em que Baudelaire andava escrevendo sobre os prazeres de se perder na multidão em Paris, no Rio de Janeiro andar a pé, assim como fazer tarefas braçais, eram atividades consideradas desonrosas para pessoas mais ricas ou por quem ambicionasse uma certa presença social. A nascente cultura urbana da época, se já tinha alguma sofisticação em comparação com outras cidades brasileiras, como São Paulo, por exemplo, expunha por outro lado as contradições culturais brasileiras.

Na mais importante cidade e capital imperial do país, era comum a presença de liteiras carregando pessoas da elite pelas ruas (Fig. 17). No final do século XIX, andar a pé já havia ganhado contornos um pouco mais favoráveis, mas com ressalvas, como mostra este trecho de um conto de Machado de Assis (2007, p. 84) em que um pai aconselha o filho a passear pelas ruas, mas a tomar cuidado com andar em meio à multidão:

RETOUR, A LA VILLE, D'UN PROPRIÉTAIRE DE CHÁCRA.

PL. 16.

J. B. Debret del^aLith: de Thierry frères, Succ^{rs} de Engelmann & C^o

Figura 17 – Regresso à cidade de um dono de chácara / Liteira para viajar no interior. Litografia de Jean-Baptiste Debret (1835). Fonte: https://digital.bbm.usp.br/bitstream/bbm/3702/1/006245-2_IMAGE_060.jpg. Acesso: 21 jan. 2019.

O passeio nas ruas, mormente nas de recreio e parada, é utilíssimo, com a condição de não andares desacompanhado, porque a solidão é oficina de idéias, e o espírito deixado a si mesmo, embora no meio da multidão, pode adquirir uma tal ou qual atividade.

Andar a pé viria a ser tolerado em locais específicos, como o Passeio Público, construído em 1864, um parque protegido e vigiado, e a rua do Ouvidor. Apenas no século XX, com as reformas de Pereira Passos, a cidade começa a montar o cenário de modernidade propício ao caminhar, tendo como um de seus marcos a abertura da avenida Central (atual Rio Branco), entre 1903 e 1906 (Fig. 18).

Figura 18 – Avenida Central em 1906. As reformas de Pereira Passos, assim como as de Haussman em Paris, cinquenta anos antes, também envolveram a remoção de milhares de pessoas da região central do Rio. Foto: Marc Ferrez. Acervo IMS/1906. Fonte: <http://brasilianafotografica.bn.br/?p=1443>. Acesso: 9 jan. 2019.

Embora as lojas caras e os salões de chá se concentrassem na rua do Ouvidor, a nova avenida refletia o novo espírito do espaço público da época: retilínea, larga, limpa. Com 1.800 metros de comprimento e 33 de largura, era um bulevar de calçadas amplas, bordeadas por construções alinhadas, e iluminado por rede elétrica, pela primeira vez na cidade.

É nesse cenário que surge o personagem que de certa forma resgata e tropicaliza o sentido da *flânerie*. O jornalista João do Rio, dândi, mulato e homossexual, experimentou as

ruas da cidade no início do século XX, saudando o advento da modernidade ao mesmo tempo em que criticava o novo estilo de vida. A cena das ruas era explorada com método. Para ele também há uma atitude, um *script* para o papel a ser desempenhado:

Flanar é ser vagabundo e refletir, é ser basbaque e comentar, ter o vírus da observação ligado ao da vadiagem. Flanar é ir por aí, de manhã, de dia, à noite, meter-se nas rodas da população, admirar o menino da gaitinha ali à esquina, seguir com os garotos, o lutador do Cassino vestido de turco, gozar nas praças os ajuntamentos defronte das lanternas mágicas, conversar com os cantores de modinhas das alfurjas da Saúde.[...] É vagabundagem? Talvez. Flanar é a distinção de perambular com inteligência (JOÃO DO RIO, 2016, p. 51).

Observamos que o flanar, na percepção tão particular do jornalista, não o dispensa do contato, do encontro. Ao contrário, ele se mete com as pessoas, de dia, de noite, investiga os ajuntamentos, deixa-se levar pela curiosidade. Suas reflexões sobre a rua dão conta da intensidade da relação do andarilho com a cidade.

As ruas são tratadas quase como seres vivos; elas “pensam, têm ideias, filosofia e religião” e, portanto, chegam a ter alma. Cada rua é de um jeito. Há as ruas sinistras, nobres, esnobes, como a do Ouvidor, o “inferno da pose, da vaidade, de inveja” (id. *ibid.*, p. 17). Nessa visão pluralista, a diversidade nas ruas é tida quase como um fato natural, em que convivem ex-escravos, bandidos, nobres de *pince-nez*. “A rua tem alma!”, diz João do Rio (p. 10), assinalando para uma mudança social em relação à rua, que passa a ser assumida com naturalidade.

RECAPITULANDO

Há um momento histórico em que o andar a pé na cidade ganha nuances de prazer e fruição da cena urbana. A cidade burguesa começa a superar algumas das enormes mazelas oriundas do crescimento desenfreado e, pelo menos para parte de sua população, cria um cenário onde se pode flanar, caminhar colhendo sensações, apreciando a paisagem urbana e perdendo-se em meio à multidão.

A consciência de que o andar a pé pode ser um prazer é tão nova quanto as primeiras experiências da modernidade – as luzes, a velocidade, o progresso. Os escritores e poetas fazem da cidade um personagem de suas histórias. Poe, Baudelaire, João do Rio são os porta-vozes das benesses e das contradições da modernidade.

Andar na cidade ganha uma dimensão que transcende a necessidade de deslocamento. Existe prazer em andar na cidade, em explorar a cidade, em perder-se na cidade. Esse ideário será posto à prova, como veremos a seguir, pela configuração da nova cidade modernista, planejada a partir das necessidades de circulação do automóvel, mas, de certa forma, nunca chegou a morrer e parece reviver com mais força neste início do século XXI.

1.4 ANDAR NA CIDADE DO AUTOMÓVEL

Um dos grandes marcos para compreender o papel do pedestre na cidade do século XX é o aumento da presença dos veículos a combustão na cena urbana, não só como meio de transporte, mas também como catalisador de mudanças que vão afetar profundamente a vida de quem anda a pé.

Figura 19 – Cruzamento das ruas Chapel e State, New Haven, em 1910: a convivência ainda pacífica entre os diferentes modos de transporte: pedestres, carroças, carros, bondes, bicicletas e automóveis. Foto: autoria desconhecida. Fonte: <https://newhavenurbanism.org/new-haven-planning/multimodal-transportation-planning/>. Acesso: 11 jan. 2019.

A nova escala da cidade industrial já havia estimulado a criação de sistemas de transportes para cobrir as distâncias crescentes. No final do século XIX, as grandes cidades ocidentais abrigavam uma variedade de modos de transporte (Fig. 19): burros e cavalos usados como

montaria ou para puxar veículos de mercadorias e de passageiros, bondes elétricos, bicicletas, ônibus e até metrô em algumas cidades da Europa, como Londres (1863), Budapeste (1896) e Paris (1900). É o momento em que surge um novo protagonista, o automóvel.

A origem do automóvel remonta a várias descobertas que, juntas, começam a dar forma ao novo modo de transporte. A patente mais significativa parece ter sido a do alemão Nikolaus August Otto, que, em 1876, construiu o primeiro motor de combustão interna de quatro tempos (HART, 1999). Depois desse avanço, dois inventores, Karl Benz e Gottlieb Daimler (ex-funcionário de Otto), trabalhando separadamente, construíram e começaram a comercializar modelos de automóveis já a partir do final da década de 1880.

Durante os primeiros anos do século XX, há uma grande febre para explorar o novo mercado – só nos Estados Unidos, chegaram a existir 3 mil marcas de carros (WOUTAT, 1985), que foram se consolidando e dando lugar às grandes montadoras. A Ford teve um papel notável na expansão da frota motorizada. Apesar de não ter sido o inventor da linha de montagem nem o criador de conceitos de eficiência de produção, Henry Ford é comumente apontado como o industrial que introduziu o sistema de produção em massa na indústria moderna (HART, 1999).

Sua contribuição, no entanto, aconteceu não apenas na frente da oferta, mas também na frente da demanda. Ford conseguiu aumentar significativamente a eficiência da produção ao mesmo tempo em que barateava o custo unitário: o famoso modelo T (Fig. 20), criado em 1908, começou a ser vendido ao preço de US\$ 825. Em 1926, o preço já havia caído para US\$ 290, o que contribuiu para aumentar substancialmente as vendas, que chegaram a mais de 15 milhões de unidades ao longo de sua história. Ao mesmo tempo, a melhor produtividade permitiu aumentar o salário mínimo pago aos empregados, o que pode ter contribuído para aumentar a base de consumidores ao proporcionar aos operários renda suficiente para comprar os próprios carros que ajudavam a produzir (HART, 1999).

A partir daí, o automóvel toma conta das cidades e do imaginário coletivo. De acordo com Fernando Nunes da Silva, professor de Urbanismo e Transportes na Universidade de Lisboa, “o automóvel emerge com uma dinâmica imparável na cena urbana” (informação verbal)¹⁶. De fato, desde a Segunda Guerra Mundial, o automóvel espalhou-se gradualmente dos Estados Unidos à Europa e aos países em desenvolvimento, somando atualmente mais de 1 bilhão de carros em circulação¹⁷.

¹⁶ Anotações tomadas durante a palestra “Mobilidade urbana: direito social e intervenção do Estado” (Universidade Presbiteriana Mackenzie, 10 de maio de 2018) e complementadas por duas conversas posteriores.

¹⁷ Por “carros”, ou “automóveis”, entendem-se os veículos de passageiros com quatro rodas, com não mais de oito lugares além do motorista. Constituem 74% da produção de veículos motorizados – que incluem veículos de transportes, ônibus e minibus. Fonte: <https://www.worldometers.info/cars>. Acesso: 12 jan. 2019.

Os impactos da expansão automobilística na organização espacial da cidade e na vida dos pedestres são tremendos. Para tentar descrever a complexidade dessas mudanças, serão analisadas algumas categorias: o impacto na caminhabilidade do novo ambiente construído para a circulação dos veículos, o conflito pedestre-automóvel, a mudança da percepção do tempo-espaço, e, finalmente, as mudanças culturais associadas ao carro como objeto de desejo e seu impacto na percepção de quem anda a pé.

A vintage advertisement for the Ford Touring Car. At the top, the word "Ford" is written in its signature red script font, with "TOURING CAR" in a smaller, black, sans-serif font below it. To the right, the price "\$298" is prominently displayed in a large, bold, black font, with "F.O.B. DETROIT" in a smaller font underneath. The main body of text is in a classic serif font, starting with a large "A" for "ALL out-of-doors is at the immediate command of the owner of this universally popular Ford model." This is followed by two paragraphs describing the car's value and versatility. Below the text, there is a small section titled "Ask us about the Ford Weekly Purchase Plan" which states it makes it easier to own a Ford. The bottom half of the advertisement features a detailed illustration of a black Ford Touring Car with a dark soft top. Inside the car, a man in a suit and cap is driving, a woman is seated next to him, and a child is in the front passenger seat. The car is parked on a dirt road next to a body of water, with a lush, wooded landscape in the background. The overall style is that of early 20th-century American automotive advertising.

Figura 20 – Anúncio publicitário para a versão “Touring Car”, do Modelo T, da Ford, de 1922. O texto sublinha a proposta da Ford de “oferecer ao maior número de pessoas o maior prazer possível”. Fonte: <http://www.american-automobiles.com/Ford/1922-Ford.html>. Acesso: 11 jan. 2019.

O AMBIENTE CONSTRUÍDO VISANDO A CIRCULAÇÃO DO AUTOMÓVEL. AS BARREIRAS AO PEDESTRE

Os automóveis dão aos condutores e passageiros a liberdade de ir aonde queiram, desde que existam estradas e ruas. Inicialmente em número pequeno, o automóvel despertava a curiosidade, mas, em pouco tempo, transpareceria a inadequação da cidade ao novo meio de transporte. Com exceção das grandes avenidas, a cidade até então havia sido construída para deslocamentos a pé, a cavalo ou em carruagens. Seria preciso alargar as vias, aumentar o espaço disponível, desenvolver sinalização e regras de trânsito, construir acessos e estacionamentos – e, futuramente, viadutos e vias segregadas.

Figura 21 – A avenida Presidente Vargas, no Rio de Janeiro, inaugurada em 1944, é um exemplo claro de fratura urbana, ao ocasionar a demolição de residências e de edifícios históricos e cindir o centro da cidade separando, de um lado, o centro de negócios, e de outro, a zona portuária. Fonte: <https://historiadorio.wordpress.com/2012/11/07/historia-avenida-presidente-vargas/>. Acesso: 19 jan. 2019.

A fluidez da circulação dos automóveis torna-se um assunto fundamental para a compreensão da configuração da cidade do século XX. Os anéis em torno dos centros históricos das cidades europeias, que haviam surgido no século XIX com a derrubada das muralhas defensivas para dar lugar aos grandes bulevares, passam a destinar-se ao escoamento do trânsito.

Ao longo do tempo, surgem soluções viárias mais radicais que visam evitar a perda de tempo em paradas, principalmente através da construção de vias sem interrupções – as vias expressas, ou de passagens sobre obstáculos, através da construção de túneis e viadutos. Essas obras estão por toda a parte nas grandes cidades e desfiguram em poucas décadas o traçado de ruas, cortam bairros ao meio e criam uma série de espaços vazios (Fig. 21).

As soluções viárias foram encampadas pelo ideário do urbanismo modernista, que influenciou grande parte dos projetos de reconstrução das cidades europeias do pós-guerra e impactou diretamente a experiência de caminhar pelas ruas das cidades. Desde as primeiras décadas do século XX, a rua (e a experiência da rua) acha-se em discussão entre os arquitetos modernistas – ou, conforme classificação da historiadora do urbanismo Françoise Choay (1979), dentro da corrente do “urbanismo progressista”.

Seu maior representante, o arquiteto suíço Le Corbusier, merece destaque pelo impacto indireto de suas ideias para o andar a pé e pela influência que exerceu no pensamento urbanista do século XX, condensada tanto em sua obra *Urbanismo*, de 1925, como em seus planos de reconstrução urbana (Paris, São Paulo, Rio e Buenos Aires) e também na Carta de Atenas, de 1933, publicada como documento oficial das propostas dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), que pautaram o pensamento urbanístico pelas próximas décadas.

Entre essas propostas, está a completa segregação entre pedestres e automóveis no sistema viário das grandes cidades. A solução de segregação não é nova – já no período renascentista, o inventor e artista Leonardo da Vinci havia sugerido coisa parecida – mas está ligada a uma completa reorganização do ambiente urbano, com uma clara separação de funções e a concentração das moradias em altas torres residenciais, feita de tal modo a abrir espaço para enormes jardins. Ao incorporar o carro como parte da nova cidade¹⁸, Le Corbusier propõe uma verdadeira revolução na maneira de encarar a rua. Nas palavras de Bermann (2007, p. 199):

O homem na rua se incorporará ao novo poder tornando-se o homem no carro. A perspectiva do novo homem no carro gerará os paradigmas do planejamento e design urbanos do século XX. O novo homem, diz Le Corbusier, precisa de “outro tipo de rua” que será uma “máquina para o tráfego”, ou, para variar a metáfora básica, “uma fábrica para produzir tráfego”.

O sistema viário seria organizado numa hierarquia de ruas em sete níveis, em ordem decrescente de fluxo de veículos, desde a estrada nacional. Para os pedestres, estavam reservadas, sem exclusividade, as vias 4 – rua comercial –, a 5 e a 6 para veículos e pedestres acessarem as casas, e a 7, com acesso aos parques e escolas (CHOAY, 1979). A prioridade para o formato das ruas nessa utopia urbana seria dada à linha reta, ou seja, ao modelo mais propício à circulação:

Ora, uma cidade moderna vive praticamente de linhas retas; construção dos imóveis, dos esgotos, das canalizações, das ruas, das calçadas, etc. A circulação exige a linha reta. A reta é sadia também para a alma das cidades. A curva é prejudicial, difícil e perigosa (CORBUSIER apud CHOAY, 1979, p. 188).

¹⁸ Em suas obras, o arquiteto incorporou a máquina como parte inexorável do fazer cidades: “temos de pensar que somos a primeira geração durante anos que contempla as máquinas” (apud CHOAY, 1979, p. 186).

O maior impacto para o pedestre, porém, está contido na apologia da morte da “rua corredor” (Fig. 22). Para Le Corbusier, a rua tradicional, com prédios, calçadas, cafês, comércio e circulação de carros, deveria ser repensada, em nome da redução dos cruzamentos: “As cidades têm o direito de ser diferentes de palácios cheios de corredores” (apud CHOAY, 1979, p. 190).

Figura 22 – “É preciso matar a rua corredor”, croquis de Le Corbusier. Fonte: <http://question-speciale-materialisation.blogspot.com/2009/11/il-faut-tuer-la-rue-corridor-suite.html>. Acesso: 13 jan. 2019.

Por esse novo paradigma, adotado em grande parte das cidades ocidentais, a rua garantiria a fluidez dos veículos, sem muita preocupação com o efeito na paisagem urbana. Marshall Berman acredita que a aplicação sistemática desses princípios nas cidades contribuiu para diminuir a diversidade e a vitalidade das ruas:

Nos novos ambientes urbanos [...] – a velha rua moderna, com sua volátil mistura de pessoas e tráfego, negócios e residências, ricos e pobres, foi eliminada, cedendo lugar a compartimentos separados, com entradas e saídas estritamente monitorizadas e controladas, atividade de carga e descarga por trás da cena, de modo que estacionamentos e garagens subterrâneas representam a única mediação possível (BERMAN, 2007, p. 200).

Há ainda um pressuposto de Le Corbusier que iria representar uma mudança importante nos trajetos dos pedestres: “o cruzamento de ruas é o inimigo da circulação”.

Para melhorar a circulação, ele propõe quarteirões muito longos: “Minha cidade é traçada em quadrados regulares de ruas espaçadas de 400 metros e cortadas às vezes a cada 200 metros” (apud CHOAY, 1979, p. 190).

O tamanho das quadras não constitui, em si, um problema para quem anda, mas pode se transformar num desestímulo e num empecilho à caminhabilidade, com efeito direto no prazer de escolher os trajetos pela cidade. No ponto de vista da jornalista e ativista Jane Jacobs (cuja obra será analisada na seção 1.5.), a existência de quadras curtas é essencial para a vitalidade nas ruas, pois aumenta o número de opções para o pedestre, estimulando o andar e a fruição da cidade e dos negócios ao longo de seus percursos (Fig. 23). Quadras com medidas de 400 metros são mais do que o dobro das existentes, por exemplo, em Barcelona, uma das cidades onde o andar a pé parece conciliar o aspecto da fruição com a necessidade de deslocamento.

Figura 23 – Quadras curtas: mais possibilidades de interesse e segurança para o pedestre.
Fonte: JACOBS, 2009, p. 198.

A nova maneira de planejar a cidade ganhou na então recente disciplina da engenharia de tráfego um aliado para adaptar o crescimento urbano à presença do automóvel. No dizer de Fernando Nunes da Silva, nos anos de 1920-30 o movimento moderno já tinha antecipado as transformações que esse novo modo de transporte iria introduzir na cidade e sua expansão periférica, propondo uma cidade adaptada ao automóvel e especializando cada vez mais as vias e estradas, a ponto de hierarquizá-las de modo rígido e desenvolver toda uma rede de autoestradas como espaço que lhe era reservado e eixos de (des)estruturação de territórios cada vez mais vastos. Era o novo paradigma de planejamento (informação verbal)¹⁹.

¹⁹ Palestra “Mobilidade urbana: direito social e intervenção do Estado”, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 10 de maio de 2018.

Nas primeiras décadas do século XX, o efeito dos novos preceitos urbanísticos se fazia sentir, com a redefinição do papel da rua, que, de cenário da vida cotidiana, passa a ser um elemento estruturador, ocasionando uma ruptura na relação do pedestre com a rua. Entretanto, a segregação do trânsito atinge sua forma mais elaborada a partir da década de 1930, com o desenvolvimento da via expressa, projetada sem cruzamentos para facilitar a fluidez do trânsito.

É a partir da regulamentação do espaço viário dos centros suburbanos – concebida pelos primeiros engenheiros de tráfego, nos Estados Unidos, entre as décadas de 1910 e 1920 – que a rua deixa de ser primordialmente espaço público para se tornar infraestrutura, dedicada ao transporte urbano de pedestres e motoristas. No entanto, a partir da década de 1930, devido ao crescimento dos acidentes de trânsito e dos congestionamentos, tornou-se necessário o desenvolvimento de um novo tipo de infraestrutura, que contemplasse as necessidades do carro, permitindo-lhe trafegar em velocidade com segurança. É dessa forma que surge a via segregada de acesso limitado – a via expressa –, um dos momentos mais contundentes da ideologia rodoviária no espaço urbano, transformando radicalmente sua estrutura física e social (MARTINS, 2017, p.11).

O arquiteto Luís Pompeo Martins considera que o desenvolvimento das vias expressas seja um indicador da qualidade da relação das cidades com as ruas:

Ao longo do desenvolvimento da via expressa como tipologia por diversos profissionais, na primeira metade do século XX, sua relação com o espaço urbano é enfrentada de forma dialética. Enquanto algumas propostas negavam a cidade tradicional na sua busca por segregação através de novas formas de urbanismo, outras a enfrentaram, cortando a cidade com suas pistas, tornando os centros urbanos acessíveis ao automóvel. A partir da segunda metade do século XX, a síntese se estabelece. Ambas as formas de relação entre rodovia e cidade – de negação e enfrentamento – prosperam, tornando-se parte da realidade inexorável de uma nova condição urbana (MARTINS, 2017, p. 11).

Em função do seu impacto para as pessoas, vale a pena olhar com mais vagar uma das vertentes citadas por Martins: a linha urbanística que procurou “enfrentar” as cidades, dotando-as de vias expressas que se imiscuem dentro do tecido urbano, gera consequências notáveis para a caminhabilidade, tanto pela cisão dos bairros como pela destruição das conexões entre eles.

Um exemplo notório são as intervenções em Nova York, em meados do século XX, conduzidas pelo diretor da Comissão de Parques de Long Island (entre tantos outros cargos acumulados durante o longo período entre 1924 e 1963), Robert Moses, que visavam facilitar a circulação de automóveis dentro e fora da cidade. Uma dessas vias notabilizou-se como um dos piores exemplos de destruição de bairros na cidade, a Brooklyn Queens Expressway (Figs. 24 e 25). Construída entre 1944 e 1948, a BQE, como é conhecida, recebe aproximadamente 140 mil veículos por dia. A relação com a vizinhança é expressa pela frase de Peter Bray, diretor executivo da Brooklyn Heights Association, uma ONG que se opõe às obras de reparo da via: “Não acho que alguém possa amar a BQE. Nós nos resignamos ao fato de que ela existe” (apud HU, 2016, on-line).

Figura 24 – Trecho da Brooklyn Queens Expressway. A imagem demonstra a cisão que as grandes vias expressas podem causar nas vizinhanças. Fonte: <https://www.world-architects.com/de/projects/view/brooklyn-queens-expressway-enhancement-project>. Acesso: 15 jan. 2019.

Figura 25 – Brooklyn Heights Promenade. O interessante da BQE é que, apesar de rasgar vizinhanças, ela tem, em um trecho, uma *promenade* para pedestres, sobre dois níveis de trânsito. Foto: Paul Martinka/New York Post. Fonte: <https://nypost.com/2018/09/21/bqe-repairs-may-force-out-wealthy-residents-along-promenade/>. Acesso: 15 jan. 2019.

As fraturas urbanas, além de cindir bairros e cortar indelevelmente vizinhanças que eram acessíveis a pé, também criam obstáculos à caminhabilidade. As grandes estruturas viárias parecem excluir o pedestre de várias maneiras: pela escala, pela geração de áreas inóspitas – os “vazios urbanos” – e pela própria dificuldade de serem acessadas ou transpostas.

A tendência a privilegiar a fluidez dos automóveis em detrimento dos pedestres espalhou-se ao longo do século XX por todas as grandes cidades ocidentais. A julgar por recentes desenvolvimentos urbanos de cidades como Dubai (Fig. 26), a tendência parece ainda estar longe de terminar. “A trágica ironia do urbanismo modernista é que seu triunfo ajudou a destruir a verdadeira vida urbana que ele um dia almejou libertar” (BERMAN, 2007, p. 201).

Figura 26 – Detalhe do sistema viário de Dubai. Foto: autoria desconhecida.

Fonte: Urban Cycling Institute, disponível em <https://www.facebook.com/fietsprofessor/photos/a.284670935246378/699294533784014/?type=3&theater>. Acesso: 15 jan. 2019.

Outro efeito indireto do automóvel é o espraiamento urbano, possibilitado pelo acesso a áreas poucas densas da cidade que o transporte individual motorizado viria a proporcionar – acesso que dificilmente existiria num modelo viário baseado num transporte público como o bonde, por exemplo.

O desenvolvimento das áreas afastadas do núcleo urbano ganha duas feições distintas. Nos países desenvolvidos, elas são chamadas subúrbios, lugares exclusivos, acessíveis para os que têm carro e fazem o movimento pendular entre o trabalho na cidade e as residências cercadas de verde. Em países não desenvolvidos, são as periferias, habitadas por pessoas de baixo poder aquisitivo, que veem na autoconstrução e em loteamentos muitas vezes clandestinos a oportunidade de acessar a terra. O impacto de ambos os modelos é distinto, claro, do ponto de vista do andar a pé.

A distinção entre os termos “subúrbio” e “periferia” pode ajudar a entender a diferença entre os modelos. “Periferia” é um termo que pressupõe uma relação subalterna entre uma região e seu centro, associando-se mais à condição socioeconômica do que à situação geográfica. Por outro lado, “subúrbio” tem uma conotação geográfica, descrevendo uma posição intermediária entre cidade e campo.

A identificação de um subúrbio, qualquer que ele seja, independentemente do tempo ou do lugar, implica uma ideia de fragmentação do espaço urbano. A cidade compacta, de limites precisos, estiliza-se num conjunto de fragmentos distintos onde os efeitos de coesão de continuidade e de legibilidade urbanística dão lugar a formações territoriais urbanas complexas, territorialmente descontínuas e ocupando territórios cada vez mais alargados (DOMINGUES, 1994, p. 2).

No Brasil, enquanto “subúrbio” é usado apenas como referência aos loteamentos de classe média e alta, “periferia” se refere a uma situação de precariedade e subalternidade em relação à cidade formal. Para Manoel Lemes da Silva, “periferia” tem um sentido político, econômico e social que “subúrbio”, em princípio, não tem. Segundo ele, “não dá para pensar em periferia sem pensar em centro. É um par dialético que faz parte dos fundamentos da teoria do desenvolvimento econômico” (apud PALLONE, 2005, p. 11).

Em matéria relativa à dispersão da cidade de São Paulo, a urbanista Regina Meyer atribui o movimento em direção à periferia ao modelo adotado nas políticas públicas de oferta de habitação popular pela prefeitura desde a década de 1960:

Esse modelo foi decididamente voltado para o barateamento da oferta através da realocação da população de baixa renda em áreas de terra barata, isto é, sem saneamento, água, transporte e coleta de lixo. [...] Não é só um crescimento rumo à periferia, mas a ausência de formas que mantêm vínculos com o centro (FOLHA DE S.PAULO, 2008, on-line).

Nos subúrbios ricos, como os das cidades norte-americanas (Fig. 27), andar a pé é uma atividade que pouco serve aos deslocamentos cotidianos, visto que até as compras do dia a dia

são feitas em distantes megalojas, com estacionamentos gigantescos, e que a maioria dos estudantes que vivem nessas áreas hoje em dia já não caminha para chegar à escola²⁰.

Figura 27 – Subúrbio em Indianápolis, Estados Unidos. As ruas típicas dos subúrbios americanos favorecem os deslocamentos de carro, permitindo que trafeguem mais rápido e sem as constantes interrupções dos cruzamentos, o que não é necessariamente bom para os deslocamentos a pé. Foto: Peter Ptschelinze/Getty Images. Fonte: <https://science.howstuffworks.com/engineering/civil/why-so-many-suburban-streets-twist-and-turn.htm>. Acesso: 16 jan. 2019.

Quanto às periferias de países como o Brasil, destacam-se a falta de infraestrutura básica, como calçadas e sinalização, a dificuldade de acessibilidade, a pequena conexão com transportes públicos e a insegurança (Fig. 28).

As cidades que se espalham indefinidamente são tão importantes no panorama da urbanização que vêm ganhando denominação cada vez mais específica nas últimas décadas, razão pela qual talvez caiba aqui uma pequena discussão sobre o andar a pé a partir de uma noção mais simbólica. Bernardo Secchi (2007) trata o fenômeno como “cidade difusa”, e Joel Garreau (1991) deu-lhe o nome de *edge-city*, ou cidade da franja, em tradução livre. Há também quem a ele se refira como “cidade espraiada”, enquanto John Kasarda (2012) cunhou o termo Aerotrópolis, referindo-se a um modelo de urbanização dispersa que se desenvolveu ao redor de aeroportos, com áreas de carga, escritórios e até moradias.

Um dos exemplos mais eloquentes desse tipo de configuração encontra-se em Los Angeles, nos Estados Unidos. Desde o dismantelamento da rede de bondes que estruturava a cidade no início do século XX, a cidade espalhou-se num tipo de urbanização pouco

²⁰ Segundo dados de pesquisa realizada em 2011 pelo National Center for Safe Routes to School, enquanto em 1969 48% das crianças americanas na faixa de 5 a 14 anos iam para a escola a pé ou de bicicleta, em 2009 essa proporção havia caído para 13%. Os riscos relacionados ao trânsito estão em segundo lugar na lista de motivos que levaram os pais a optar por conduzir os filhos de carro, o primeiro sendo a distância da casa até a escola. Fonte: http://guide.saferoutesinfo.org/introduction/the_decline_of_walking_and_bicycling.cfm. Acesso: 16 jan. 2019.

densa, extremamente dependente do automóvel. Em resenha do livro *Los Angeles – a arquitetura de quatro ecologias*, de Rayner Banham, publicado em 1971, a urbanista Regina Meyer descreveu assim o efeito desse tipo de urbanização:

O universo dos condomínios residenciais fechados que ao longo do meio século que nos separa das observações feitas por Banham nos anos de 1960/1970 tornaram-se a principal tipologia residencial nas metrópoles de todo o mundo, estavam ali, plenamente concretizados nas encostas de Los Angeles e consistiam na quintessência do chamado sonho americano. E, já ostentavam todos os seus principais atributos: garantia de privacidade e conforto, distância das turbulentas áreas centrais, unidade socioeconômica a partir do topo da pirâmide e, finalmente, autonomia de movimentação assegurada pela dependência total do transporte individual (MEYER, 2016, on-line).

Figura 28 – Jardim Damasceno, periferia de São Paulo. Foto: autor (arquivo pessoal).

Um ponto de vista interessante para esta tese no tocante a esse modelo cada vez mais frequente de urbanização é a noção de dentro-fora. Durante a maior parte do tempo, ao longo da história das cidades, o andar a pé permitiu o acesso ao centro, tradicionalmente o lugar onde se concentravam as atividades econômicas, administrativas e o lazer.

Na cidade difusa, pode-se dizer que deixa de existir o paradigma de pertencimento à cidade, em que a oposição dentro-fora era muito clara. Se andar a pé talvez carregasse um simbolismo importante de pertencimento, o andar na cidade sem fim parece trazer muitas incógnitas para os pedestres ou caminhantes que se aventuram por áreas pouco reconhecíveis e até inóspitas. Por onde estou andando? Que lugar é esse? Onde está a cidade? Onde estão as pessoas?

BRASÍLIA: CAMINHAR NA CIDADE ÍCONE DO MODERNISMO

Para tornar concreta a experiência do pedestre na cidade moderna, vale a pena determo-nos um pouco sobre Brasília, uma cidade simbólica do modelo de urbanização baseado em preceitos modernistas.

De maneira um tanto anedótica e jocosa, Jan Gehl refere-se às características do movimento modernista como “a síndrome de Brasília”, em que o planejamento das cidades a partir de um ponto de vista estético e de fora significa que apenas as duas escalas maiores – a escala urbana e a escala do empreendimento – foram adequadamente contempladas (Fig. 29). Assim,

a cidade é uma catástrofe ao nível dos olhos, as escalas que os urbanistas ignoraram. Os espaços urbanos são muito grandes e amorfos, as ruas muito largas, e as calçadas e passagens muito longas e retas. As grandes áreas verdes são atravessadas por caminhos abertos pela passagem das pessoas, mostrando como os habitantes protestaram, com os pés, contra o rígido plano formal da cidade (GEHL, 2015, p. 196-7).

Construída entre 1956 e 1960, a capital brasileira incorporou vários conceitos corbusianos, como a segregação do pedestre, a separação de funções, a hierarquia entre as vias, a prioridade para o fluxo e até a ideia de que o lugar ideal para a instalação de uma estação de transporte seria justamente no centro da cidade, ecoando o trecho do livro de Le Corbusier a respeito das estações nas cidades: “Só há uma estação. A estação só pode ficar no centro da cidade. É seu único lugar; não há nenhum motivo para a instalar em outro. A estação é o cubo da roda” (CORBUSIER apud CHOAY, 1979, p. 193).

Figura 29 – Brasília. Foto: Joana França. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/872391/escalas-de-brasil-pelas-lentes-de-joana-franca/592c3d46e58ceea69d000056-escalas-de-brasil-pelas-lentes-de-joana-franca-foto>. Acesso: 17 jan. 2019.

A estação a que se refere Le Corbusier provavelmente seria de trem e não rodoviária, como em Brasília, mas o princípio permaneceu: a estação está instalada exatamente no centro dos dois eixos – o Eixo Rodoviário e o Eixo Monumental – que estruturam a cidade, desde o próprio projeto piloto (Fig. 30).

Figura 30 – Plataforma rodoviária, cruzamento do Eixo Monumental (nível térreo) com o Eixo Rodoviário. Foto: Joana França. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/872391/escalas-de-brasilia-pelas-lentes-de-joana-franca/592c3e3fe58ecea69d000060-escalas-de-brasilia-pelas-lentes-de-joana-franca-foto>. Acesso: 17 jan. 2019.

O oitavo princípio do plano piloto de Lúcio Costa é bastante elucidativo a respeito da importância do sistema viário e da relação entre o automóvel e o pedestre:

Fixada assim a rede geral do tráfego automóvel, estabeleceram-se, tanto nos setores centrais como nos residenciais, tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão [...] sem contudo levar tal separação a extremos sistemáticos e antinaturais pois não se deve esquecer que **o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se**, já faz, por assim dizer, parte da família. **Ele só se “desumaniza”, readquirindo vis-à-vis do pedestre feição ameaçadora e hostil quando incorporado à massa anônima do tráfego. Há então que separá-los**, mas sem perder de vista que em determinadas condições e para comodidade recíproca, a coexistência se impõe (COSTA, on-line, grifo nosso).

Esse trecho ilustra, até com didatismo, dois pontos do pensamento urbanístico que originou a cidade. O primeiro é a referência à transformação do carro no imaginário coletivo, de “inimigo” a domesticado. A segunda é a própria essência da fundação da cidade, cuja hierarquia fica clara na primeira frase: “Fixada assim a rede geral do tráfego automóvel estabeleceram-se [...] tramas autônomas para o trânsito local dos

pedestres”. Do ponto de vista de prioridades, não há dúvida: o sistema estruturante da cidade moderna é o viário. O resto, incluindo o pedestre, será consequência.

A experiência do caminhar em Brasília, porém, é multifacetada e talvez seja mais complexa do que a anedótica descrição de Jan Gehl, que não vive na cidade. Para entender melhor os problemas e os prazeres de andar a pé na cidade, foi entrevistado para esta tese o ativista da mobilidade ativa, colaborador da ONG Mobilize Brasil e fundador do blog Brasília para Pessoas, Uirá Lourenço. A primeira constatação é a de que andar a pé em Brasília é uma experiência única:

A experiência de caminhar em Brasília é bem diferente em relação a outras cidades [...] É agradável caminhar pelas áreas verdes e apreciar a flora e a fauna urbana. Por outro lado, em razão da alta dependência automotiva, da setorização e das longas distâncias a percorrer (existência de vazios urbanos), noto que se caminha pouco em relação a outras cidades (comunicação verbal)²¹.

A grande qualidade do projeto de Lúcio Costa para o pedestre parece estar nas possibilidades que oferece de circulação dentro das superquadras, por entre os pilotis que sustentam os prédios de habitação e na exuberância de espaços livres, seguindo o cânone de Le Corbusier para quem “é preciso construir ao ar livre”.

O acesso livre sob os blocos é algo bem interessante não só pelo aspecto da acessibilidade, mas também de convivência e interação. Diria até de democratização do espaço urbano. Moro no 1º andar e tenho duas crianças (de 9 e 10 anos), que regularmente brincam embaixo do bloco e na quadra de esportes pública que fica na frente do prédio. É algo incomum em outras cidades. Vale a ressalva quanto ao impedimento de passagem em muitos blocos residenciais do Plano Piloto. Foram instaladas cercas e jardins com o objetivo de resguardar os moradores e dificultar o livre acesso de “estranhos”. Em outros blocos a área sob eles virou estacionamento. Ou seja, o livre acesso e a democratização do espaço nos pilotis se enfraqueceram (Uirá Lourenço, comunicação verbal).

Figura 31 – Imagem do vídeo “Missão Impossível: Travessia na EPIG”, de Uirá Lourenço. A cena mostra a dificuldade de travessia em locais de alto fluxo de pedestres, que saem de um ponto de ônibus e têm que correr para conseguir atravessar em segurança. Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=sBRjmn-oYVk&fbclid=IwAR2Dvi_dQ4FNhFtiXGgOnh6PKqmP5K_HPCb5D05isUQj8_Ru6B803IOCMuM. Acesso: 17 jan. 2019.

²¹ Entrevista com Uirá Lourenço feita em 8 de novembro de 2018.

Entretanto, também não parece difícil elencar os problemas inerentes da cidade para quem anda a pé (Figs. 31 e 32): dificuldade de transposição dos grandes eixos (em que pese o fato de Brasília ser uma das poucas cidades onde motoristas param para pedestres nas faixas de travessia, fruto de uma bem-sucedida campanha feita na década de 1980 e que ainda tem efeito, embora decrescente), enorme desproporção entre a escala humana e a escala do automóvel, monotonia nos deslocamentos, impossibilidade de acessar pontos mais distantes da cidade que não estejam dentro do perímetro da unidade de vizinhança.

Além da setorização (por exemplo, setor de clubes, setor comercial e setor de autarquias) e das longas distâncias, destacaria as políticas rodoviaristas equivocadas.[...] O Trevo de Triagem Norte (TTN) – “maior obra de mobilidade na história do DF” segundo o Governo do Distrito Federal (GDF) – está em andamento e simboliza bem o rodoviarismo atrasado, caro e poluente. O complexo de 28 pontes, túneis e viadutos ignora completamente o transporte ativo. Em meio a tantos túneis e viadutos, pedestres e ciclistas foram esquecidos e ficam sem qualquer investimento (calçadas, ciclovias e pontos de travessia). Outro grande entrave para pedestres e ciclistas é o alto limite de velocidade. Em muitas vias, como o Eixão (que corta a cidade de norte a sul), a L4 e a EPIA, o limite é de 80 km/h (longe dos radares passa facilmente dos 100 km/h). Enquanto isso, as condições para caminhar continuam péssimas. O descaso com os pedestres é evidente e basta um trajeto curto a pé para comprovar a total inacessibilidade (Uirá Lourenço, comunicação verbal).

Figura 32 – Imagem do vídeo “Caminhada e conversa sobre Brasília com participantes do EREA”, de Uirá Lourenço. Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=J_NcER3dtSk&fbclid=IwAR3-zRy4yAuWcrMHiW5BMJR98ChU6Gw1Q81PQYk_7i4njHuHOuoSA-PsmnI. Acesso: 17 jan. 2019.

Numa nota pessoal, o autor fez alguns deslocamentos a pé pela cidade entre reuniões de trabalho. Apesar da sensação prazerosa de cruzar as arborizadas quadras residenciais e das grandes vistas livres, em alguns lugares, principalmente na Esplanada dos Ministérios, a distância percebida entre os prédios da cidade dificilmente corresponde à distância real (Fig. 33).

Figura 33 – A distância percebida entre o Museu Nacional, à direita, e o Ministério da Educação, à esquerda. Foto: Google Maps.

Um simples deslocamento de aproximadamente 700 metros, entre o Museu Nacional e o Ministério da Educação, revela-se muito mais longo e incômodo do que a visão sugere, dada a dificuldade de perceber a escala dos prédios, muito distantes entre si, e pela prioridade absoluta dada ao automóvel – constatada pela quantidade de carros estacionados ao longo de cada prédio público e pela ausência de faixas de pedestre e de árvores. Uirá Lourenço também ecoa essa sensação: “A monumentalidade é certamente um fator que desestimula o caminhar” (comunicação verbal).

OS CONFLITOS ENTRE O AUTOMÓVEL E O PEDESTRE

Figura 34 – “Nation Roused Against Motor Killings.” New York Times, 23 nov. 1924. Fonte: <https://twitter.com/visionzeroca/status/757376145167781888>. Acesso: 17 jan. 2019.

Barulhentos, fumacentos e velozes, os automóveis mudaram a cena urbana e a maneira de andar a pé pela cidade, ameaçando a integridade dos pedestres com sua presença. Os atropelamentos são motivo de espanto e repúdio nas notícias desde o início de sua circulação (Fig. 34).

Ainda no século XIX, diante dos primeiros automóveis, a Inglaterra aprovou um conjunto de leis para restringir sua circulação. Uma delas, de 1865, conhecida como *Red Flag Act*, determinava que a velocidade máxima para os veículos na cidade seria de 2 milhas por hora (3,2 km/h) e, mais ainda, eles só poderiam transitar se houvesse alguém andando na frente, avisando as pessoas da sua passagem através de uma bandeira vermelha.

Apesar da comoção, todas as grandes cidades conviveram com a morte de pedestres durante o século XX. De acordo com a Organização Mundial da Saúde, morrem aproximadamente 270 mil pedestres em todo o mundo, o que corresponde a 22% das vítimas fatais em todos os tipos de acidentes (OMS, 2013). Não há informações consolidadas num período histórico tão grande para o mundo, mas, olhando para a evolução do número de vítimas de acidentes de carro como um todo nos Estados Unidos (Fig. 35), é possível dizer que os picos históricos de mortes relativamente ao tamanho da população aconteceram nas décadas de 1930 e 1960 (linha laranja).

Figura 35 – Mortes no trânsito nos Estados Unidos (1915-1925). Autor: Dennis Bratland, 2018. Fonte: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=66179446>. Acesso: 17 jan. 2019.

Diante das mortes e acidentes, as cidades instituem uma série de ações para tentar aumentar a segurança no trânsito: guardas para resolver conflitos nas intersecções, sinais automáticos de trânsito, sinalização específica, limites de velocidade. Entretanto, do ponto de vista do pedestre, algumas dessas soluções têm o efeito de coibir a liberdade de escolha dos trajetos e de piorar a experiência do caminhar. É o caso da separação física crescente entre o leito carroçável e as calçadas, assim como a criação de regras e códigos específicos para o comportamento dos pedestres.

Um dos exemplos mais explícitos da ação de grupos de interesse em prol da circulação dos automóveis foi a criação de uma lei contra o *jaywalking* – termo usado nos Estados Unidos para referir-se ao ato de atravessar a rua fora do local indicado

Figura 36 – Cartaz de campanha contra o *jaywalking*. Foto: Isadore Posoff. Work Projects Administration Federal Art Project, Pennsylvania, 1937. Fonte: <https://www.merriam-webster.com/words-at-play/why-is-it-called-jaywalking>. Acesso: 17 jan. 2019.

A origem dessa lei remonta à década de 1920 quando, diante de uma petição na cidade de Cincinnati para reduzir a velocidade máxima dos carros a 40 km/h, a indústria automobilística patrocinou uma campanha por meio da qual transferia a culpa dos acidentes aos pedestres (Fig. 36). A campanha, baseada em anúncios e folhetos entregues por escoteiros, procurava ridicularizar os pedestres que cruzavam a rua fora do lugar correto, associando o *jaywalking* a um comportamento ultrapassado, “caipira”, rural e ignorante (LEWIS, 2015)²².

²² Segundo definição encontrada no Urbandictionary.com, *jaywalking* era usado pelos nova-iorquinos do início do século XX para se referir aos turistas que, impressionados com a altura dos prédios, andavam até o meio da rua para admirá-los. De acordo com o dicionário merriam-webster.com, o termo se originou de *jay-driver*, vocábulo mais antigo, e hoje em desuso, que aludia aos motoristas de carroças que se recusavam a manter-se no lado certo da rua.

Como resultado dessa bem-sucedida campanha, em várias cidades americanas o pedestre hoje pode ser multado se atravessar a rua diante de proibição explícita, e outros países, como a China, adotaram a prática. O Brasil incluiu a multa ao pedestre no Código de Trânsito Brasileiro, mas ainda não a regulamentou.

A MUDANÇA DE PERCEPÇÃO SOBRE A VELOCIDADE E O TEMPO

Os pedestres andam a 4 ou 5 km por hora. Os primeiros carros construídos atingiram velocidades superiores a 20 km desde o início, e o patamar foi aumentando ao longo do século XX. O impacto do aumento da velocidade dos transportes, porém, vai além da redução dos tempos de deslocamento. Ele gera uma nova noção de relativização das distâncias.

Uma das noções inerentes à modernidade é justamente a velocidade. Luís Pompeo Martins (2017) lembra que o culto à velocidade ganha impulso já com a locomotiva a vapor, em meados do século XIX, que causou comoção entre os futuristas: “Correr, correr, correr, voar, voar. Perigo perigo perigo perigo perigo à direita à esquerda sob sobre dentro fora cheirar respirar beber a morte” (MARINETTI apud MARTINS, 2017, p. 22).

Mas é com o automóvel, e a liberdade proporcionada pelos seus deslocamentos, que a velocidade é de fato incorporada nos deslocamentos urbanos. Em *A modernidade líquida*, Bauman discute com vagar os efeitos da mudança na relação tempo/espço.

Para ele, durante a maior parte do tempo dos humanos, o caminhar era a norma, e como tal determinava o que era tarde, cedo, longe e perto. Nosso esforço ao caminhar era a medida das distâncias. A própria compreensão do que hoje tendemos a chamar de “espço” e “tempo” era não apenas satisfatória, mas necessária, pois eram os humanos, os bois e os cavalos – que Bauman chama de *wetware* – que faziam o esforço do movimento e estabeleciam, pela sua própria capacidade ou cansaço, os limites para as distâncias e para o tempo gasto nos deslocamentos: “Um par de pernas humanas pode ser diferente de outros, mas a substituição de um par por outro não faria uma diferença suficientemente grande para requerer outras medidas além da capacidade dos músculos humanos” (BAUMAN, 2000, p. 129). O acontecimento que alterou essa relação de forças foi a construção de veículos mais rápidos

que as pernas dos humanos ou dos animais; e veículos que, em clara oposição aos humanos e aos cavalos, podem ser tornados mais e mais velozes, de tal modo que atravessar distâncias cada vez maiores tomará cada vez menos tempo. Quando tais meios de transporte não-humanos e não-animais apareceram, o tempo necessário para viajar deixou de ser característica da distância e do inflexível “wetware”; tornou-se em vez disso, atributo da técnica de viajar (BAUMAN, 2000, p. 129).

Para Bauman, as novas velocidades acarretaram a necessidade de uma nova maneira de medir o tempo. A história do tempo, segundo ele, começou com a modernidade.

Em outras palavras, com o advento dos veículos o tempo deixa de ser característica inerente à distância: “O tempo é diferente do espaço porque, ao contrário deste, pode ser mudado e manipulado; tornou-se um fator de disrupção: o parceiro dinâmico no casamento tempo-espaço” (BAUMAN, 2000, p. 130).

A mudança na velocidade dos deslocamentos também estabeleceu uma diferença na possibilidade de sorver a cidade, na experiência de ver e observar os detalhes do que se passa ao redor. Para quem está dentro do automóvel, cada vez mais confortável, silencioso por dentro e isolado por vidros e música ambiente, a cidade corre o risco de tornar-se um cenário a ser visto de longe, em que detalhes e pessoas não passam de borrões.

Um aspecto importante a destacar é que, quando o objetivo da cidade é a velocidade dos automóveis, um novo paradigma de construção urbana torna-se necessário. A velocidade com que os carros trafegam obriga à adaptação das construções e espaços à sua volta. Para Jan Gehl, essa “arquitetura de 60 km/hora” busca a simplificação e o reconhecimento rápido, em espaços amplos e vias largas (Fig. 37), enquanto a “arquitetura de 5 km/hora”, ou seja, aquela construída da perspectiva de uma pessoa caminhando, é rica em detalhes que podem ser reconhecidos e explorados com calma: “Um passeio numa arquitetura feita para 60 km/h é uma experiência sensorial empobrecedora: desinteressante e cansativa” (GEHL, 2015, p. 44).

Figura 37 – Las Vegas Strip, 1965. A famosa cidade do Oeste americano, que foi tema do importante livro *Learning from Las Vegas*, de Denise Scott Brown e Robert Venturi, é um exemplo da “arquitetura de 60 km/h”. Foto: Denise Scott Brown. Fonte: <http://www.mascontext.com/issues/13-ownership-spring-12/invention-and-tradition/>. Acesso: 17 jan. 2019.

Se a velocidade está associada à modernidade, a vagareza, a lentidão e a falta de pressa podem ser associadas, de alguma maneira, à resistência à modernidade, ao elogio de um estilo de vida. Comparado à velocidade dos carros, o andar do pedestre é lentíssimo. Para o filósofo Frédéric Gros, a lentidão é parte integrante da caminhada, tanto quanto o ritmo:

A lição era que, na caminhada, o sinal autêntico da auto-confiança é uma boa lentidão. Estou, entretanto, falando de uma lentidão do andarilho que não é exatamente o contrário da rapidez. É primeiramente a extrema regularidade dos passos, sua uniformidade. A tal ponto que se poderia quase dizer que o bom caminhante desliza, ou melhor, suas pernas giram, formando círculos (GROS, 2010, p. 42).

À velocidade dos passos humanos, a paisagem muda pouco, ou quase nada. A apreensão da cidade é feita organicamente.

Quando se caminha, nada se move, não é senão imperceptivelmente que as colinas vão se aproximando, que a paisagem se transforma. Vemos, num trem ou num carro, uma montanha vir em nossa direção. O olho é ligeiro vivo, acha que entendeu tudo, captou tudo. Caminhando, nada se desloca de fato: mais parece que a presença se instila lentamente no corpo. Caminhando, o que ocorre não é tanto que nos aproximamos, e sim que as coisas lá longe insistem cada vez mais em nosso corpo (GROS, 2010, p. 43).

Figura 38 – O *flâneur* e sua tartaruga, um manifesto contra a velocidade do progresso. Desenho de Mariateresa Aiello, 2011. Fonte: Sketchbloom.com. Acesso: 18 jan. 2019).

Meio século antes da introdução dos automóveis nas cidades, a referência anedótica da tartaruga dos *flâneurs* já era uma eloquente manifestação a favor do andar lento, do sorver a experiência das ruas. É conhecida a lenda de que os *flâneurs* tinham o hábito de levar tartarugas para passear (Fig. 38). Para Walter Benjamin (apud BAUMAN, 2000, p. 42-3), o ato evoca uma resistência proposital: “Os flanadores gostavam de deixar as tartarugas ditarem o passo por eles. Se dependesse deles, o progresso teria sido obrigado a se adaptar àquele passo”.

Andar com vagar é, portanto, não apenas uma opção de deslocamento e de fruição, mas, sobretudo, o ato de retardar o próprio passo do progresso. A velocidade assusta e afasta o pedestre da cidade, ao passo que a lentidão o agrada e aproxima da cidade. Para quem se põe a entrar na velocidade da caminhada, há um ganho na qualidade do tempo:

A ilusão da velocidade é acreditar que ela faz ganhar tempo [...] Mas a precipitação e a velocidade aceleram o tempo, que passa mais ligeiro, e duas horas apressadas encurtam o dia [...]. Os dias que passamos caminhando com calma são longuíssimos: fazem com que se viva mais tempo, porque se deixou cada hora, cada minuto, cada segundo respirar, aprofundar-se, em vez de abarrotá-los, forçando-lhes as partes (GROS, 2010, p. 42-3).

A MUDANÇA CULTURAL: O CULTO AO AUTOMÓVEL E A DESVALORIZAÇÃO DO ANDAR A PÉ

*Se eu tivesse que condensar todo o século em que vivemos
numa só imagem mental, escolheria uma cena familiar:
um homem num automóvel, dirigindo numa estrada de concreto
em direção a um destino desconhecido.
Quase todo aspecto da vida moderna está lá, tanto os bons como os ruins –
nosso senso de velocidade, drama e agressão, os mundos da publicidade e
dos bens de consumo, engenharia e produção em massa, e a experiência comum
de estarmos nos movendo por uma paisagem elaboradamente sinalizada.*
J. G. BALLARD²³

As palavras do escritor J.G. Ballard, publicadas em 1971, referem-se à obsessão dos americanos com seu carro. Embora o impacto do automóvel no desenho urbano varie de um país para outro, é interessante constatar sua importância como um dos ícones da cultura do século XX em toda a sociedade ocidental.

De acordo com Márcia Sandoval Gregori (2018), a mobilidade tem sido associada a uma série de valores: a utilidade, a produtividade, a velocidade, a racionalidade, a

²³ Em GARFIELD, Leanna. American highways are so expensive that cities are tearing them down – here’s what they’re turning into. *Business Insider*, 6 mai. 2018. Disponível em: <http://www.businessinsider.com/highway-closing-city-transformation-2018-5#part-of-the-traditional-american-dream-after-all-is-owning-a-carnovelist-jg-ballard-wrote-about-americas-obsession-with-the-automobile-and-the-highway-in-1971-21>. Acesso em: 19 jan. 2019. [Tradução nossa]

competição e o poder, a liberdade, o individualismo, a aventura. O carro parece ser o ícone que encapsula todos esses valores, e o fascínio que ele exerce é parte intrínseca da cultura do século XX (Fig. 39).

Figura 39 – O fascínio dos carros no Salão do Automóvel 2018 em São Paulo. Foto: autor (arquivo pessoal).

Figura 40 – Sean Connery, o primeiro 007, e seu Aston Martin, um símbolo de virilidade, velocidade e poder. Fonte: <https://static5.businessinsider.com/history-of-james-bonds-aston-martin-db5-2012-10>. Acesso: 22 jan. 2019.

James Bond, o detetive criado pelo britânico Ian Flemming, é um dos personagens emblemáticos do século XX, inicialmente nos livros e depois nos filmes. Desde o primeiro episódio da franquia, em 1962, até o último, de 2015, o automóvel é um dos objetos fetiche do serviço secreto inglês. O Aston Martin de *O satânico Dr. No* é tão importante no filme quanto a *bond-girl*, Ursula Andrews. Ele solta fumaça e disparos nos inimigos, acelera pela paisagem da Jamaica, e é o elemento que ajuda a construir o mito do 007, o agente com licença para matar (Fig. 40). Nos filmes subsequentes, a marca do carro muda ao sabor das mudanças de gosto e das verbas publicitárias: Lotus, BMW, Mercury, Audi. Com qualquer carro, porém, James Bond não deixa de acelerar nas estradinhas pitorescas, passar por cima de escadas, invadir calçadas em cidadezinhas pacatas, destruir barracas de feira e assustar pedestres, que se comportam exatamente como os pedestres na vida real, como figurantes.

É fácil listar outros filmes em que o carro também é protagonista destacado: *Velozes e Furiosos*, *Grease*, *Encurralado*, e as distopias de *Mad Max*. Um dos mais significativos para o objeto desta tese, porém, é *Crash – no Limite*, de 2004 (Fig. 41).

Figura 41 – Cena de *Crash*, filme de Paul Haggis (2004). O carro é o protagonista mais marcante de uma cidade em que, quem anda a pé, é ameaçador ou excluído. Fonte: <http://movie-tourist.blogspot.com/2013/04/crash-2004.html>. Acesso: 19 jan. 2019.

Numa Los Angeles em que quem anda a pé se torna praticamente invisível, tudo gira em torno do carro, inclusive os encontros. Logo no início do filme, um dos protagonistas, após sofrer uma colisão, comenta: “Em Los Angeles ninguém se toca. Estamos sempre atrás do metal e do vidro. Acho que sentimos tanta falta desse toque, que bate-mos uns nos outros só para sentir alguma coisa”.

Diante do protagonismo absoluto do automóvel no imaginário do século XX, cabe perguntar qual é o papel da pessoa que anda a pé nesse imaginário. A primeira resposta talvez esteja na oposição entre quem está dentro e quem está fora do automóvel – o “pedestre”. Se o motorista está do lado da força, do poder e da riqueza, pode-se dizer que o pedestre está do lado oposto, o lado da fraqueza, da irrelevância e da pobreza. É impossível cobrir toda a gama de situações, e haverá sempre representações em que o

pedestre aparece com mais dignidade, andando por Nova York ou Paris, por exemplo, mas a representação típica é a da pessoa que “não chegou lá”. São os jovens que ainda não têm idade para dirigir, são os mais pobres que esperam por horas por um transporte que às vezes nem chega, são os que fugiram do sistema e pegam carona por opção. São os que esperam em filas e pegam o sujo e triste transporte público.

A questão dos papéis no ambiente urbano pressupõe a identificação clara dos atores envolvidos. Essa é a perspectiva sociopolítica da circulação urbana, proposta pelo engenheiro e consultor da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Eduardo Vasconcellos, no livro *Circular é preciso, viver não é preciso* (entrevistado pessoalmente para esta tese). Isso permite entender a raiz dos conflitos na briga pelo espaço. Por essa noção, a classe média teria estabelecido as condições para a criação de uma cidade que atendesse a suas necessidades. Como o espaço é finito, o ganho de área e o investimento público destinam-se ao sistema viário, estacionamentos e viadutos; o ator “perdedor” nesse conflito é, necessariamente, o pedestre.

Porém, há uma premissa necessária para a compreensão do fenômeno: o fato de os papéis serem temporários. Vasconcellos deixa claro que a palavra “pedestre” não dá conta da temporalidade do papel e refere-se aos que andam a pé com a expressão “pessoas em situação de pedestre”. Tal diferenciação é muito interessante para entender a questão cultural da presença do carro no imaginário coletivo, porque aponta que, ao assumirmos diferentes papéis durante um mesmo dia, tendemos a mudar de comportamento diante do papel que estamos exercendo. Por outro lado, papéis são transitórios e muitas vezes cada pessoa desempenha vários ao longo do dia. Já atores têm diferenças sociais, políticas e econômicas.

É exatamente isso que mostra o famoso desenho animado da Disney *Goofy Motor Mania*, de 1950. Nele, o personagem Pateta, quando sai de casa a pé, é o simpático Mr. Walker (literalmente, o “senhor caminhante”), que cheira as flores e dá bom dia aos vizinhos. Segundo o narrador, Mr. Walker nunca faria mal a uma mosca e acredita no mote “viva e deixe viver”.

Figura 42 – Mr. Walker colhe uma flor. Mr. Wheeler se transforma ao assumir o volante do carro. Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=HdgVcGjzgR4>. Acesso: 12 out. 2018.

Quando entra no carro, porém, numa paródia de “O médico e o monstro”, ele se transforma no temível Mr. Wheeler (“o senhor ao volante”) (Fig. 42), um tipo neurótico que não dá passagem a ninguém, buzina sem parar, sofre quando alguém o ultrapassa, exaspera-se com

os trinta segundos de espera no sinal de trânsito e briga ferozmente por uma vaga. “Você acha que é o dono da rua?” – indigna-se outro motorista. “É claro que eu sou o dono da rua. Meus impostos pagam por ela. Eu pago pelas ruas e eu as uso!”. Após essa declaração, Mr. Wheeler passa com o carro de propósito por cima de uma poça para jogar água em um pedestre. Quando desce do carro, volta a ser um pedestre e passa a ser perseguido pelos outros motoristas, até tomar a direção novamente, reassumir o papel do “monstro” e, por fim, bater o carro.

É um exemplo ficcional que ajuda a compreender não só a questão dos papéis posta por Vasconcellos, como vários aspectos da apropriação do espaço urbano que aconteceu durante a segunda metade do século XX. A cidade do carro é resultado da ação sistemática de atores sociais em busca do aumento da área de ruas, redução de tempos de sinais, melhoria da fluidez automobilística, aumento do espraiamento dos bairros de classe média, tudo isso em detrimento do espaço, tempo e qualidade de vida dos que não têm carro e que usam o transporte público ou o pé para se locomover. Entre a fluidez do trânsito e a segurança de quem está a pé, é possível dizer que, durante o século XX, não há dúvidas sobre qual necessidade foi prioritária.

RECAPITULANDO

O advento do automóvel representou um divisor de águas em vários aspectos da cultura e da vida do século XX. No que toca à experiência de andar a pé pelas cidades, pode-se dizer que ela foi completamente transformada pela expansão da frota e pela cultura de valorização do automóvel que se instalou.

Como vimos, a primeira transformação diz respeito ao ordenamento das cidades, que podem espalhar-se indefinidamente. Tal configuração, além de aumentar as distâncias, contribui para a perda de densidade do tecido urbano, essencial para a manutenção da vitalidade nas calçadas.

Outra transformação tem ligação com a primeira e também está relacionada ao desenho urbano. A ênfase na circulação dos automóveis faz com que sejam engendradas soluções viárias que aumentam a fluidez e prejudicam o caminhar. É o caso das alças de acesso, grandes rotatórias e, principalmente, os viadutos, a expressão máxima da fluidez rodoviária, que, em muitos casos – e, como veremos mais adiante em São Paulo –, cortou bairros ao meio, esgarçando o tecido urbano e obstruindo o caminhar e a própria relação dentro de bairros.

Quase como consequência dessas transformações, o conflito entre a máquina e os pedestres tornou-se ubíquo, sendo ainda hoje considerado uma das mazelas da cidade com desenvolvimento orientado para e pelos carros.

Todas essas condições foram suportadas por uma mudança cultural que se tornou predominante durante o século XX e que se expressa através de música, livros e filmes.

Valores como velocidade, poder e sedução associam-se rapidamente ao uso do carro, de tal forma a excluir os que não o possuem. O pedestre é, mais do que nunca, a pessoa que se define a partir de algo que não tem – o carro, entendido como a única possibilidade de acesso à cidade e às benesses da vida moderna.

O predomínio do carro na vida urbana é visível até hoje, mas, como veremos a seguir, alguns movimentos que ocorreram durante a década de 1960 podem ter gerado reações poderosas que contribuíram para alterar esse quadro e recolocar a questão da escala humana na discussão da cidade.

1.5 ANDAR NA CIDADE CONTEMPORÂNEA. AS REAÇÕES AO DOMÍNIO DO CARRO. AS RUAS DE PEDESTRE. OS PROJETOS PARA MELHORAR O ANDAR

A era do carro está morrendo. Você consegue pensar em algo menos inteligente do que o uso obsessivo do carro? É muito custoso, ocupa demasiado espaço, polui e é causa de muitos acidentes.

Hannah Arendt, 1969²⁴

Ruas cada vez mais voltadas para o fluxo de carros em detrimento de outros modos de deslocamento, projetos urbanos desenvolvidos para dar vazão ao automóvel particular, pedestres com medo de atravessar as ruas e impossibilitados de cruzar grandes obstáculos viários – essa falta de urbanidade das metrópoles encontrou seu ponto de inflexão em algum momento entre as décadas de 1960 e 1970, quando começaram a surgir reações a esse modelo de cidade.

É difícil apontar com exatidão quais eventos precipitaram o interesse pelas condições de caminhabilidade nas grandes cidades e catalisaram as mudanças que viriam a ocorrer ao redor do mundo nas décadas seguintes, mas dois marcos parecem ter estimulado o pensamento urbanístico nessa direção: o lançamento do livro *Morte e vida das grandes cidades*, de Jane Jacobs, em 1961, e as mudanças nas prioridades viárias nas cidades europeias.

MORTE E VIDA DAS GRANDES CIDADES

Jornalista, ativista e pesquisadora, Jane Jacobs teve um papel gigantesco na mudança de percepção quanto à importância da vitalidade urbana – e, por consequência, do pedestre – nos Estados Unidos e posteriormente em outros países. Seu *Morte e vida das*

²⁴ ARENDT, Hannah. *Illuminations: Essays and Reflections*. Nova York: Schocken Books, 1969, p. 21 apud SOLNIT (2016), p. 350-1.

grandes cidades, considerado um dos mais influentes livros de urbanismo de todos os tempos, contribuiu decisivamente para alterar a percepção sobre a convivência entre pessoas e automóveis e, junto com outros estudos da mesma década, marcou uma espécie de renascimento dos temas ligados à urbanidade²⁵.

Em seus artigos e contribuições para várias revistas, como *Architectural Forum*, Jacobs já havia chamado a atenção para vários dos aspectos que seriam expostos em *Morte e vida das grandes cidades*. A coletânea *Vital Little Plans* reúne uma seleção desses artigos que, quase uma década antes do lançamento do livro, já apontavam para a recuperação do sentido da escala local e da escala humana no planejamento. Um trecho do artigo “Downtown is for people”, publicado originalmente na revista *Fortune* em 1958 e tratando dos grandes projetos urbanos, é de especial interesse para esta tese, por destacar a importância da apreensão da cidade pelo andar: “Você precisa sair e andar. Ande, e você verá que muitas das pressuposições das quais todos estes projetos dependem são visivelmente erradas” (JACOBS, 2017, p. 86-7 tradução nossa)²⁶.

A repercussão do livro foi imediata, embora não sem controvérsias. O próprio Lewis Mumford, um dos maiores historiadores do urbanismo, fez uma crítica a ele na revista *New Yorker*, destacando a repulsa de Jacobs aos “grandes planos” e seu apreço pelo adensamento:

A proposta mais original de Jacobs, como uma teórica do desenvolvimento metropolitano, é usar seu mais crônico sintoma de desordem – a densidade excessiva – como um remédio, através do aumento deliberado do escopo da doença (apud KIDD, 2011, tradução nossa)²⁷.

Apesar das reações à época, o livro de Jacobs acabou influenciando o pensamento urbanístico contemporâneo – seus conceitos estão presentes na defesa da vitalidade e densidade, encontrada na obra de Richard Florida, e no mote da escala humana, caro a urbanistas como Jan Gehl, Jaime Lerner e Enrique Peñalosa. Não menos importante, por outro lado, foi a atuação pragmática de Jacobs, que também teve sua parcela de influência no ativismo que se desenvolveu posteriormente.

²⁵ Cabe aqui mencionar o influente *A imagem da cidade*, de Kevin Lynch (1960), que procura captar a compreensão física e imagética das pessoas sobre a cidade em que vivem; *A arquitetura da cidade*, de Aldo Rossi, de 1966, que decompõe didaticamente os fatos urbanos; os estudos de William Whyte (que foi editor de Jacobs na *Fortune*) para a prefeitura de Nova York em 1969 e que deram origem ao *The social life of small urban spaces*; e, finalmente, *A cidade na história*, a fabulosa obra de Lewis Mumford (1961) que faz um longuíssimo arco temporal e termina com uma apologia às cidades pré-modernas. Esses estudos ajudariam a criar um *corpus* de conhecimento que viria a influenciar urbanistas, arquitetos e pesquisadores nas décadas seguintes.

²⁶ “You’ve got to get out and walk. Walk and you will see that many of the assumptions on which the projects depend are visibly wrong.”

²⁷ “Mrs. Jacobs’ most original proposal, then, as a theorist of metropolitan development is to turn its chronic symptom of disorder — excessive congestion — into a remedy, by deliberately enlarging the scope of disease.”

Em 1962, ela se junta a um grupo de ativistas para impedir a construção da Lomex – Lower Manhattan Expressway, uma via expressa planejada para cruzar a parte sul de Manhattan e cujo projeto previa a passagem pelo meio do Village, o bairro onde moravam (Fig. 43).

Figura 43 – Plano de intervenções viárias em Nova York, incluindo a Lomex. Fonte: <https://medium.com/re-form/in-the-footsteps-of-robert-moses-2780ee00a648>. Acesso: 19 jan. 2019.

O projeto era encabeçado por Robert Moses, o poderoso responsável pela autoridade de trânsito de Nova York, o que deu enorme repercussão ao caso. A batalha das “mães”, como Moses se referiu ao grupo de ativistas, contra a derrubada de um estilo de vida rendeu artigos, livros – como *Power Broker*, de Robert Caro – e filmes, inclusive recentes, como *Citizen Jane: Battle for the City* (2016), de Matt Tyrnauer, lançado nos EUA e exibido fora do circuito comercial em São Paulo²⁸. A demanda contra a construção da via expressa foi sendo levada sucessivamente a instâncias municipais superiores até o projeto ser finalmente arquivado, já no final da década, em 1969.

Para efeito desta tese, *Morte e vida das grandes cidades* é um ponto de virada na percepção sobre a vitalidade da vida nas ruas e passou a ser referência crescente em

²⁸ Citações feitas a partir de anotações do autor durante a exibição em sessão especial na mostra Eco Falante, em São Paulo, em 2 de junho de 2018, no SP Cine Olido.

escolas e pesquisas ao longo das décadas seguintes, inspirando correntes diferentes, como o *new urbanism*, o urbanismo caminhável e até projetos de planejamento urbano e movimentos ativistas.

Para a urbanista Regina Prosperi Meyer (2002), ao cunhar a expressão “cidade-jardim-bela-radiante”, Jacobs critica em seu livro três vertentes do planejamento urbano e do urbanismo que pautaram a ideia de cidade no século XX: a “cidade jardim”, de Ebenezer Howard, o “City Beautiful Movement”, de Daniel Burnham, e a “Ville Radieuse”, de Le Corbusier. O ataque à monofuncionalidade e ao zoneamento é a base para o desenvolvimento de sua defesa da vitalidade urbana, dentro da tese central do livro que, segundo Meyer, é a de que o grau de *urbanidade* de uma cidade, metrópole ou bairro está intrinsecamente ligado ao seu grau de *vitalidade urbana*.

A ruptura com um modelo de planejamento centralizador, monofuncionalista, portanto, parte da recuperação da noção de urbanidade na cidade. Nas palavras de Meyer,

a atualidade das teses defendidas por Jacobs implica o reconhecimento da intensificação dos problemas por ela abordados no início dos anos 60. A questão do convívio urbano e do *lugar* onde se realiza – o *espaço público* – alcançou nova escala e com isso novos atributos (MEYER, 2002, on-line).

O elemento mais central dessa ruptura parece estar na oposição entre os preceitos urbanísticos do movimento moderno, encabeçado por Le Corbusier, e os de *Morte e vida das grandes cidades*: a separação de funções é justamente o oposto do que prega Jacobs, para quem que a vitalidade estaria na mistura de usos e de pessoas no mesmo espaço.

O livro acontece em um momento histórico, quando se começa a colocar um freio à expansão viária desenfreada em Nova York – que já havia gerado fraturas em vários bairros da cidade –, e inspirou novas ações em outras partes do mundo. O influente arquiteto dinamarquês Jan Gehl, em depoimento sobre o legado de Jane Jacobs, atribui a ela a introdução do elemento humano no planejamento urbano²⁹. Ele mesmo advoga que o planejamento urbano deveria partir de uma ordem inversa: vida-espaço-edificações.

Morte e vida é, de fato, uma ode à vida na rua. Foi ali que surgiram vários termos que fazem parte do glossário urbanístico atual, como “olhos da rua”, o “balé da calçada”, entre outros. Para esta tese, influi diretamente a constatação de Jacobs de que a segurança nas ruas depende da diversidade de usos e de pessoas, da relação íntima entre o comércio e a rua e do fim das áreas “cinzentas” entre o público e o privado, sobre as quais ninguém parece ser responsável.

De especial importância para Jacobs são as calçadas. É nas calçadas que acontece a vida que anima a cidade e os contatos que formam a rede simbólica do cotidiano (Fig. 44):

²⁹ Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=pMu9F6_klrs. Acesso: 19 jan. 2019.

A soma desses contatos públicos casuais no âmbito local [...] resulta na compreensão da identidade pública das pessoas, uma rede de respeito e confiança mútuos e um apoio eventual na dificuldade pessoal ou da vizinhança. A inexistência dessa confiança é um desastre para a rua. Seu cultivo não poder ser institucionalizado. E, acima de tudo, *ela implica não comprometimento pessoal* (JACOBS, 2009, p. 60).

Figura 44 – Calçadas do Greenwich Village nos anos 1960. Pessoas conversam, andam, esperam ou colocam suas cadeiras para apreciar o movimento. Para Jacobs, a variedade de usos e tipos de comércio e construções é essencial para a vitalidade de uma cidade. Foto: autoria desconhecida. Fonte: https://medium.com/@daniel_lanciana/new-york-icons-greenwich-village-44fc20a5ef5c. Acesso: 20 jan. 2019.

Também é nas calçadas que as crianças brincam e que as pessoas caminham. Isso leva a duas observações: a de que as calçadas devem ser largas, no mínimo 6 metros, e a de que as quadras precisam ser curtas; afinal, pedestres gostam de variar seus caminhos e encontrar novidades.

A referência ao andar a pé em Jacobs é muito menos um manual de procedimentos do que uma investigação sobre a paisagem onde se dá o caminhar. O freio à destruição de bairros tradicionais e à construção de vias de passagem por Nova York é um ponto de virada na valorização de experiências tradicionais de apropriação do espaço público, entre as quais o andar aparece em sua essência: é a maneira de ir até o transporte público, é o modo de acessar o comércio e até o brincar na rua. De certa forma, o resgate da experiência da vida nas calçadas também é o resgate do prazer de caminhar nas grandes cidades.

Passados quase sessenta anos desde sua publicação, as teses de Jacobs mantêm influência crescente entre urbanistas e planejadores, não só por revelar os efeitos indesejáveis de um modelo de urbanização que privilegiou o automóvel em detrimento do elemento humano, mas por apontar caminhos que hoje em dia estão na pauta de planos diretores, ONGs e debates acadêmicos. Para Meyer (2002), o livro de Jacobs possui a grande força de “nos induzir a um cotejamento entre os problemas urbanos americanos no início dos anos 60 e a atual situação das exauridas cidades brasileiras” cuja falta de

urbanidade resulta, não de planos equivocados, como nas cidades americanas, mas da “mais absoluta ausência de planos ou da consciência de suas necessidades” (on-line).

O resultado é que, com poucas exceções, como Curitiba, em que, como destaca Meyer, houve um processo de planejamento consistente, nas grandes cidades brasileiras, “a presença de vias expressas cortando os bairros centrais e periféricos já plenamente consolidados provocou uma profunda desorganização urbana”, com bairros fracionados e perda de urbanidade.

É o caso de São Paulo, que será visto em detalhes no capítulo 2. Enquanto importantes metrópoles do mundo começavam a discutir as consequências das fraturas urbanas causadas pelas estruturas viárias destinadas a aumentar a fluidez do tráfego, as administrações municipais paulistanas estavam planejando e construindo, com pouca resistência da população, vias que viriam a se tornar icônicas pelo seu poder destruidor da urbanidade, como o Minhocão e a ligação leste-oeste, de 1971, e as reformas na avenida Tiradentes (Fig. 45) ao longo das décadas de 1970-90.

Figura 45 – Avenida Tiradentes em 1910 e 2017 (foto tirada a partir da passarela de pedestres). O agradável bulevar com árvores na ilha central foi sendo sucessivamente modificado para abrigar mais pistas de tráfego, até incorporar, na década de 1990, um *guard-rail*³⁰. Fotos: autor (2017), arquivo pessoal / Guilherme Gaensly (1910), em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Guilherme_Gaensly_-_S%C3%A3o_Paulo._Avenida_Tiradentes_II,_Acervo_do_Museu_Paulista_da_USP.jpg. Acesso: 17 jan. 2019.

³⁰ “A avenida cedeu lugar à rodovia. A sua travessia tornou-se problemática e o convívio das atividades localizadas nos setores leste e oeste da avenida passou a depender de uma única passarela de pedestres.” MEYER (2002, on-line)

MOVIMENTOS PARA A REDUÇÃO DE MORTES NO TRÂNSITO E PEDESTRIANIZAÇÃO DE RUAS NA DÉCADA DE 1960

O segundo evento que pode ser considerado emblemático entre as reações ao predomínio territorial e urbanístico associado à circulação dos automóveis nas cidades é a mobilização, em algumas cidades europeias e americanas em meados da década de 1960, em favor de mudanças urbanas para aumentar as áreas de pedestres, principalmente nos centros históricos.

Inicialmente engendrada para incentivar a revitalização econômica e resolver a questão dos congestionamentos nas regiões centrais, a pedestrianização das ruas mostrou-se muito mais abrangente, originando um verdadeiro movimento de retomada das ruas para as pessoas que cresceria de escala e de escopo nos anos seguintes.

As primeiras ruas para pedestres de que se tem notícia apareceram na Alemanha, no período entre guerras, nos lugares onde as ruas comerciais eram estreitas e não podiam dar espaço a pessoas e veículos, como a Limbekerstrasse, em Essen, e a Hohe Strasse, em Colônia. Na década de 1950, essa tendência se estendeu na Alemanha, com a Holstenstrasse, em Kiel, e a Kortumstrasse, em Bochum (JANUZZI, 2006), e chegou aos Países Baixos, com a pedestrianização da Lijnbaan, em Roterdã, em 1953. Nos EUA, a primeira rua de pedestres foi a Burdick Street, na cidade de Kalamazoo, estado do Michigan, em 1950 (MONHEIM, 1979).

Na década de 1960, porém, acontece a pedestrianização das ruas mais emblemáticas, num movimento que se expandiu para outras cidades na Alemanha e também na Inglaterra e Dinamarca. Em Copenhague, merece destaque o caso da rua Stroget, que veremos mais adiante, por estar inserido em um conjunto de medidas que foram muito além do fechamento de algumas ruas e cujo sucesso influenciou decisivamente a mudança de percepção de outras cidades em relação às prioridades no trânsito.

Inicialmente, a criação de espaços de pedestres fazia parte de uma estratégia de descongestionar o centro e evitar o declínio populacional, mais do que propriamente oferecer uma alternativa de deslocamento a pé, mas, com o tempo, passou a incorporar também atributos de valorização do pedestre.

No livro *For pedestrians only*, de Roberto Brambilla e Gianni Longo (1977), os autores listam padrões adotados pelas cidades que pedestrianizaram algumas de suas ruas:

Gerenciamento do tráfego. A zona pedestrianizada foi usada para desafogar o centro, desencorajando o uso de veículos particulares em favor do transporte público. Um dos maiores exemplos é Leicester, que pedestrianizou parte de seu centro histórico no final da década de 1960; as pessoas deixam o carro num estacionamento e a cidade oferece ônibus até a região central.

Revitalização econômica. Nos EUA, para reverter a queda de movimento nas ruas do centro em decorrência da expansão do subúrbio, planejadores urbanos e administradores

passaram a aplicar a noção de zonas livres de trânsito nas tradicionais *main streets*. Na Alemanha, dados da década de 1970 mostram que cidades como Munique e Essen, por exemplo, registraram um aumento no faturamento do comércio após a implantação dos distritos de pedestres.

Motivações ambientais. Já na década de 1970, a preocupação com a qualidade do ar levou à proibição de veículos motorizados no centro da cidade, a fim de reduzir os níveis de poluição atmosférica. Nos EUA, tal preocupação gerou o *Clean Air Act* de 1970, que obriga as cidades a manter o controle da poluição nas áreas comerciais centrais.

Necessidades sociais. A década de 1970 representa um período de transição entre as noções anteriores de circulação de pedestres e a explosão de exemplos de revalorização do pedestre dentro da cidade. O próprio léxico parecia estar sendo construído:

O reconhecimento do pedestre como indivíduo e não como “veículo” em movimento é recente entre os planejadores urbanos, que pensavam na movimentação do pedestre somente em termos de segurança – a necessidade de assegurar que as pessoas não fosse atropeladas. As necessidades pessoais e atitudinais de quem está a pé raramente eram consideradas. A negligência das áreas capazes de atender às necessidades sociais tem sido uma doença crônica nas áreas urbanas maiores. É ainda mais evidente nas áreas comerciais do centro, onde a ênfase sempre esteve na exploração do valor da terra e no uso do pouco espaço disponível para a construção de prédios e a acomodação de mais veículos (BRAMBILLA; LONGO, 1977, p. 22, tradução nossa)³¹.

Nesse mesmo item, os autores incluem o objetivo de “prover espaço para as atividades dos pedestres”. Parte das noções atualmente em voga parece ter sido gestada nesse período, assim como a constatação da natureza particular dos deslocamentos a pé:

A atividade do pedestre tem maior variação e complexidade de movimento que qualquer outra forma de transporte. O movimento imaginativo e imprevisível das pessoas não pode ser manejado adequadamente pela simples linearidade da maior parte das ruas nas áreas de comércio centrais. Os chamados “espaços de alta qualidade” são aqueles que dão maior amplitude às atividades dos pedestres (id. *ibid.*, p. 25, tradução nossa)³².

³¹ “The pedestrian as an individual and not a moving ‘vehicle’ has only recently been recognized by urban designers, who used to think of pedestrian movement strictly in terms of safety – the need to ensure that people were not run over by cars. The personal and behavioral needs of the person on foot rarely entered the picture. The neglect of those areas which are responsive to social needs has been a chronic disease of major urban areas. It is most apparent in central business districts where emphasis was placed on exploiting land values and making use of decreasing open space for building construction and the accommodation of more vehicles.”

³² “Pedestrian activity has more scope and complexity of movement than any other form of transportation. The unpredictable and imaginative movements of people cannot be handled adequately by the simple linearity of most streets in the central business district. ‘High quality spaces’ as they have often been called, are the ones which give the greatest range to pedestrian activities.”

O trecho a seguir merece ser destacado. Parece ser a constatação de que há uma mudança importante que começa a acontecer nas cidades, não só pela aplicação de algumas zonas de pedestres, mas pelo que elas podem significar em termos de qualidade da experiência da vida urbana:

A postura das pessoas quanto a ser pedestres começou a mudar. Pedestres que provaram o prazer de praticar atividades de lazer acostumaram-se com os ritmos da rua, com a chance de socializar, relaxar e ver outras pessoas passarem. Quando passa a sensação de estranheza diante das zonas de pedestres, os hábitos criados pelos novos espaços se desenvolvem e crescem (id. *ibid.*, p. 27, tradução nossa)³³.

A questão da segurança também é central. As zonas de pedestres são frequentemente criadas com o propósito de reduzir acidentes de trânsito.

Sempre existe um conflito agudo entre pessoas e carros nas áreas centrais, assim como uma possibilidade maior de acidentes. A porção central da rua London, em Norwich, Inglaterra, foi fechada para “garantir a segurança das pessoas”, depois que as calçadas da cidade haviam sido tão estreitadas que os pedestres eram obrigados a andar pela rua (id. *ibid.*, p. 27, tradução nossa)³⁴.

À segurança de andar sem o perigo de atropelamento, soma-se a segurança de não ser assaltado. Algumas das ruas então recém-pedestrianizadas logo começaram a comprovar um dos pontos levantados por Jane Jacobs na década anterior: “Multidões ajudam a criar uma atmosfera de segurança que desestimula o crime [...]. A confiança de andar pelas áreas do centro está sendo restaurada pela própria existência das ruas de pedestre”³⁵.

O caso de Copenhague

Uma das cidades pioneiras no movimento de valorização da apropriação da cidade pelas pessoas foi a capital dinamarquesa, Copenhague, que realizou uma série de ações durante a década de 1960 para melhorar a experiência de deslocamentos e permanência nas ruas, atacando quase simultaneamente o problema de segurança dos pedestres,

³³ “Peoples’s attitudes about being a pedestrian have begun to change. Pedestrians who have tasted the pleasure of pursuing leisure activities become used to the rhythms of the street, the chance to socialize, relax, and watch other people go by. When the sense of the unusual nature of pedestrian zone passes, people’s habits created by such spaces develop and grow.”

³⁴ There is always an acute conflict between people and cars in central areas, as well as a greater possibility of accidents. The central portion of London street in Norwich, England, was closed to “insure the safety of persons using the road”, after Norwich sidewalks had been so trimmed down that pedestrians overglowered into the street.”

³⁵ “Crowds of people help to create an atmosphere of security which in itself discourages crime [...] Confidence in their downtown areas has been restored by the very existence of pedestrian streets.”

a necessidade de desafogar o trânsito na região central e a recuperação de meios de transporte tradicional na cidade, como a bicicleta.

Figura 46 – Mapa do centro de Copenhague com destaque para a área pedestrianizada da Stroget.
Fonte: BRAMBILLA; LONGO, 1977, p. 19.

O local escolhido para as mudanças foi a rua Stroget (Fig. 46), que quer dizer “trecho principal” em dinamarquês e, de acordo com Lemberg (1973), refere-se a uma sucessão de trechos de ruas que, apesar de terem nomes oficiais diferentes, são conhecidas pelo mesmo nome.

O centro de Copenhague sempre foi uma região acessível a pé, de bonde e bicicleta. Entre 1950 e 1960, a motorização mudou isso radicalmente, até que a questão dos congestionamentos e a potencial perda de vitalidade econômica da região central passou a ser um tema urgente na pauta da cidade (LEMBERG, 1973).

A decisão do fechamento da rua enfrentou oposição dos órgãos públicos, como a polícia, dos órgãos de trânsito e, principalmente, de comerciantes. Mesmo assim, o Conselho Municipal decidiu que o fechamento aconteceria a partir de 17 de novembro de 1962, inicialmente de forma gradual, entre 11h e 16h, horário em que nem vans de entrega nem bicicletas poderiam passar (Figs. 47 e 48).

Figura 47 – Stroget antes do fechamento [s.d.]. Fonte: Global Designing Cities Initiative. *Global Street Design Guide*. p. 198. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/>. Acesso: 17 jan. 2019.

Figura 48 – Stroget em 1962, já durante o período de testes em que a rua foi fechada para carros, mas antes da adaptação do piso. Fonte: <https://i.pinimg.com/originals/97/82/b8/9782b855d9326f2a62a-45d997afc594c.jpg>. Acesso: 21 jan. 2019.

As mudanças realizadas foram acompanhadas por uma equipe de pesquisadores da Escola de Arquitetura da Academia Real de Belas Artes da Dinamarca, ao longo de vários anos. De acordo com esses levantamentos, foi possível notar o aumento de 35% no número de pessoas circulando a pé já no primeiro ano (GEHL, 2015, p. 13)³⁶.

Os resultados animaram a municipalidade a oficializar a pedestrianização da Stroget já em 1964 e a aumentar a área da intervenção. Entre 1962 e 2005 a área total pedestrianizada saiu de 15 mil para 100 mil metros quadrados. Atualmente, intervenções inspiradas nessa experiência estão sendo feitas mesmo em bairros mais periféricos, com a conversão de ilhas de tráfego em praças.

Para Gehl (2015, p. 13), “a conclusão é inequívoca: se as pessoas, e não os carros são convidadas para a cidade, o tráfego de pedestres e a vida urbana aumentam na mesma proporção”.

Figura 49 – Copenhagen, década de 1960. Foto: Michael OchsArchives/GettyImages. Fonte: <https://www.theguardian.com/cities/2016/may/05/story-cities-copenhagen-denmark-modernist-utopia>. Acesso: 21 jan. 2019.

Em outra frente, a das bicicletas, que em muitos aspectos é análoga à dos pedestres, também houve uma grande movimentação, que, em conjunto com as medidas para pedestres, pode explicar a mudança na cidade de Copenhagen como um todo (Fig. 49).

A circulação em bicicletas, uma tradição local, havia caído a menos de 10% do total dos meios de transporte (GOODYEAR, 2012). Com a crise do petróleo, em 1973, e

³⁶ Segundo Lemberg (1973), em Paris também se observou um aumento de 35% a 45% entre 1962 e 1967.

a necessidade de poupar combustível, foi instituído o “Domingo livre de carros”, que começou a reverter a situação até que o próprio movimento de ciclistas passou a pintar as faixas de bicicleta por conta própria. Já no início da década de 1980, a estrutura cicloviária começou a ser refeita oficialmente.

Durante os quinze anos após a instalação da Stroget, pode-se dizer que houve um *boom* de ruas de pedestres na Europa: na Dinamarca, em 1971, já havia 37 ruas pedestrianizadas em 14 cidades com mais de 20 mil habitantes (LEMBERG, 1973). Apenas no território da antiga Alemanha Ocidental, entre 1973 e 1976, o número de ruas para pedestres aumentou de 220 para 330, incluindo cidades médias e até pequenas (MONHEIM, 1979).

No Brasil, a primeira grande experiência de pedestrianização, a rua 15 de Novembro/Rua das Flores em Curitiba, também foi feita nessa época, em 1971 (Fig. 50). O ex-prefeito de Curitiba, Jaime Lerner, responsável pela introdução da rua de pedestres, contou, em entrevista pessoal³⁷, que, da mesma maneira que aconteceu em outros países, temia-se a reação de comerciantes. Para evitar manifestações em contrário, a reforma foi feita em apenas um fim de semana, sem informação prévia à população.

Figura 50 – Calçadão da rua 15 de Novembro, em Curitiba, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Hoje, a reforma é considerada muito bem-sucedida – a região central tem movimento de pedestres e vitalidade econômica. Andar pela rua demonstra a importância da qualidade dos materiais, dos equipamentos urbanos, como bancos e quiosques, e da facilidade de acesso.

³⁷ O ex-prefeito de Curitiba Jaime Lerner foi entrevistado por este autor por ocasião do lançamento do filme *Uma história de sonhos* (realização de Carlos Deiró, 2016), que conta parte de sua experiência urbanística, em 2016. O texto-resumo da conversa encontra-se disponível em <https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/caminhadas-urbanas/uma-conversa-com-jaime-lerner-o-urbanista-que-ama-a-rua-e-cria-cidades-boas-de-viver/>. Acesso: 21 jan. 2019.

Muitas outras cidades brasileiras, grandes e médias, seguiram o exemplo de Curitiba, como São Paulo, que fechou uma grande área central para os carros, no Centro velho e novo em meados da década de 1970. O exemplo será visto com detalhes no capítulo 2 e serve para demonstrar a diferença de tempo entre a introdução de uma ideia em algum lugar e sua difusão por outras cidades.

MUDANÇA DE PERCEPÇÃO EM RELAÇÃO À PRIORIDADE DO CARRO

Os dois momentos mostrados – o lançamento de *Morte e vida das grandes cidades* (paralelamente à reação contra a expansão viária indiscriminada em Nova York) e o *boom* de ruas de pedestres na Europa – parecem caminhar na mesma direção: a de estabelecerem um ponto de inflexão em relação ao predomínio do automóvel no ordenamento das cidades e, principalmente, no sentido de resgatar a importância do andar a pé pelas cidades³⁸.

Já em meados da década de 1970, várias publicações começam a delinear uma nova maneira de enxergar a questão do uso da cidade pelos vários modais. Especificamente sobre as ruas de pedestres, há pelo menos três estudos importantes lançados no mesmo período que descrevem e exemplificam os principais casos de pedestrianização; juntos, eles lançam a base de um verdadeiro “manifesto” em prol da retomada das ruas para as pessoas. São eles *Fussgängerstadt* (A cidade de pedestres), de 1977, organizado por Paul Hans Peters, *Streets for people* (Ruas para as pessoas), estudo da OCDE que analisa em detalhe os *cases* de pedestrianização (1973), e ainda *For pedestrians only* (Somente para pedestres), de Brambilla e Longo (1977), já mencionado. Na leitura desses estudos, nota-se que as experiências de pedestrianização forneceram subsídios para que se visualizasse uma nova maneira de reorganizar as cidades, e que o ponto de partida para essa reorganização poderia ser justamente o do andar a pé.

No livro organizado e introduzido por Peters³⁹, é possível ver o surgimento de um léxico que viria a se consolidar nas décadas seguintes, como a expressão “cidade para pessoas” (usada posteriormente por Jan Gehl como um dos motes de seu trabalho e título de um de seus livros), uso compartilhado e conceitos que iriam tornar-se a base para as teorias de caminhabilidade no século XXI. A tese implícita parece ser a de que as bem-sucedidas experiências de ruas de pedestres seriam ensaios para uma cidade de pedestres, o “princípio de uma grande reestruturação das concepções estabelecidas” (PETERS, 1979, p. 7, tradução nossa)⁴⁰.

³⁸ Ainda na década de 1960, outra influência importante para essa mudança de percepção foi o relatório *Traffic in towns*, de Colin Buchanan (1963), que também enfatizava a necessidade de olhar para as ruas de pedestre no planejamento das regiões centrais.

³⁹ Para esta tese foi usada a edição em língua espanhola: PETERS, Paulhans (org). *La Ciudad peatonal*. Barcelona: Gustavo Gili, 1979.

⁴⁰ “Las actuales zonas de peatones sólo son ensayos de la ciudad para peatones; son el principio de una grande estructuración de las concepciones establecidas.”

Para Peters, as ruas de pedestres surgiram como reação à cidade fragmentada característica do urbanismo modernista, que estabelece lugares determinados e exclusivos para cada função, e também como uma resposta necessária à cidade planejada em torno do automóvel.

O “manifesto” por cidades para pessoas explicita como o ponto de vista do pedestre pode ser a base para um planejamento urbano:

A cidade para pedestres se rege pelas regras sobre dimensões que são dadas por um homem ao caminhar por ela. **Começamos pelas distâncias que o homem pode percorrer sem se cansar física e psiquicamente, e acabamos com novas formas de espaços e edifícios públicos** que já não são o simples resultado da aritmética das distâncias ou da introdução de peças pré-fabricadas, senão aquelas que têm por objeto uma melhor qualidade de vida. A distância é primordial, já que dentro das grandes cidades há mais pessoas que andam a pé do que se supõe (PETERS, 1979, p. 7, tradução e grifo nossos)⁴¹.

Após décadas de um urbanismo voltado para atender as necessidades de circulação motorizada, esse manifesto adquire um caráter quase revolucionário ao anunciar as qualidades do novo planejamento, orientado para as pessoas que andam a pé. A prioridade das pessoas sobre os veículos se restabelece:

Não é importante que o tráfego seja fluido mas que as pessoas estejam bem [...] **Essa é a primeira lei: as pessoas têm todas as prioridades sobre os veículos.** Levado ao planejamento da cidade, isso significa que os caminhos não devem estar em função da velocidade e sim que **a rua vai recuperar suas funções primitivas como ponto de reunião, residência e lugar de lazer para todos** (id. ibid., p. 8, tradução e grifo nossos)⁴².

O que se propõe não é a hegemonia absoluta do pedestre, como Peters deixa claro:

A cidade de pedestre não [...] será uma superfície totalmente livre de tráfego, uma zona protegida hermeticamente para o pedestre e em consequência com um mau funcionamento. Nela, haverá caminhões e carros, em lugares onde isso é lógico e necessário, mas nas zonas que chamamos de ilhas, o

⁴¹ “La ciudad para peatones se rige por las reglas sobre dimensiones que le da el hombre al caminar por ella. Comenzamos por las distancias que el hombre puede recorrer sin cansarse física y psíquicamente, y acabamos con nuevas formas de espacios y edificios públicos que ya no son el simple resultado de la aritmética de las distancias o de la producción de piezas prefabricadas, sino que tienen por objeto una mejor calidad de vida. La distancia es primordial, y a que incluso dentro de las grandes ciudades, hay más personas que recorren espacios a pie de lo que en general suele suponerse.”

⁴² “No es importante que el tráfico sea fluido, sino que las personas se encuentren a gusto, y esto tiene especial validez en las zonas de habitación, de estudio, de descanso o de recuperación. [...] esta es la primera ley: las personas tienen todas las prioridades respecto a los vehículos. Llevado a la planificación de la ciudad, esto significa que los caminos no deben estar en función de la velocidad, sino que la calle recupera sus funciones primitivas, como punto de reunión, residencia y lugar de juego para todos.”

pedestre terá prioridade. Não será o dono absoluto da rua, como é o caso em muitas dessas zonas, **mas na cidade toda será restabelecida a coexistência equilibrada entre pedestres e veículos** (id. ibid., p. 8, tradução e grifo nossos)⁴³.

Existe no texto de Peters uma abertura para a fruição da cidade, que expressa não apenas a preocupação de que o pedestre chegue são e salvo a seu destino, mas que também desfrute seu trajeto, seja nas regiões centrais, seja nas periferias das grandes cidades europeias que, naquela época, estavam sendo local de construção de grandes e monótonos conjuntos habitacionais que em nada favoreciam os pedestres:

Os planejadores aprenderam que as pessoas não viajam apenas em meios de transporte, mas que também vão a pé, inclusive por longas distâncias se isso lhes proporcionar variação e novas impressões. [...]

Por acaso a cidade para pedestres é a resposta a todos os problemas? De modo algum. Entretanto, nos mostra um caminho: nos liberarmos do super-tecnicismo, da ideia de uma mobilidade sem barreiras e da velocidade. É a possibilidade de alcançar, de novo, uma vida agradável na cidade (id. ibid., p. 8-10, tradução nossa)⁴⁴.

No mesmo livro, o texto de Heiner Monheim joga luz sobre outro conceito que foi adquirindo muita importância nas décadas seguintes: o *acalmamento de tráfego* (ou, em inglês, *traffic-calming*), que, segundo o autor, estava ainda na “pré-história” e deveria incorporar os conceitos de “*environment zone*” do relatório de Buchanan – que ajudou a nortear alguns conceitos de descongestão do centro e das ruas pedestrianizadas.

A busca de melhor convivência entre pedestres e veículos gerou, também na década de 1960, um exemplo interessantíssimo em Delft, na Holanda. Inconformados com o trânsito de carros em alta velocidade por sua rua, moradores resolveram instalar canteiros de tijolos de maneira a obrigar os motoristas a seguirem um traçado mais curvilíneo, reduzindo a velocidade. Foi assim que surgiu o termo *Woonerf* (em holandês, refere-se a um jardim residencial), que passou a ser usado para designar ruas residenciais compartilhadas, em que a infraestrutura veicular se subordina às condições de vida dos habitantes (COLLARTE, 2012) (Fig. 51).

⁴³ “La ciudad para peatones no [...] será una superficie totalmente libre de tráfico, una zona protegida hermeticamente para el peatón, y en consecuencia con un mal funcionamiento. En ella habrá camiones y coches, donde sea lógico y necesario, pero en las zonas que antes hemos llamado ‘islas’, el peatón tendrá prioridad. No se convertirá en dueño absoluto de la calle, como hoy es el caso en muchas de estas zonas, sino que en la ciudad se restablecerá la coexistencia equilibrada entre peatones y vehículos.”

⁴⁴ “Los planificadores aprendieron que las personas no viajan constantemente en medios de transporte, sino que también van a pie, incluso a lo largo de grandes distancias, si ello les proporciona variación y nuevas impresiones. [...] Es acaso la ciudad para peatones la respuesta a todos los problemas? De ninguna manera. Sin embargo, nos muestra un camino: liberarnos de la super tecnificación, de la idea de una movilidad sin barreras y de la velocidad. Es la posibilidad de alcanzar, de nuevo, una vida agradable en la ciudad.”

Figura 51 – *Woonerf*, uma rua que obriga os veículos a diminuírem a velocidade e incentiva a convivência. Foto: Adrian Trim, Morice Town Project Manager. Fonte: <https://streetswithoutcars.wordpress.com/tag/hans-monderman/>. Acesso: 21 jan. 2019.

RECAPITULANDO

Principalmente a partir do fim da Segunda Guerra Mundial, o crescimento das grandes cidades ocidentais obedeceu a uma lógica de planejamento orientada para a melhoria da fluidez viária e a separação crescente das funções urbanas, de acordo com a visão da cidade do urbanismo modernista.

Essa lógica gerou perda de qualidade de vida nas regiões centrais, expansão urbana com apoio do sistema viário e consequências diretas para quem anda a pé, como atropelamentos, incômodo sensorial e perda de espaço para os deslocamentos.

Em reação a esse modelo de cidade pautado nos princípios modernistas, surgiram movimentos entre os anos 1960 e 1970, na Europa e nos EUA, em busca da urbanidade perdida. Nesse contexto, o livro de Jane Jacobs e seu engajamento político contra a possibilidade de destruição de um sistema de vida no seu bairro, com a iminente construção de mais uma via expressa em Nova York, foram determinantes para começar a espalhar uma nova mentalidade de planejamento e conceitos que se tornaram parte do vocabulário urbanístico desde então.

Na Europa, um dos momentos de virada mais importantes aconteceu com a implantação das vias de pedestre em cidades alemãs, escandinavas e inglesas. A experiência de Copenhague ganhou muita repercussão e influenciou outras cidades ao redor do mun-

do, por ter integrado modalidades de transporte ativo, como o pé e a bicicleta, por ter medido resultados de maneira a comprovar os benefícios – inclusive econômicos – da pedestrianização e também por ter sido acompanhada ao longo de décadas.

Completando esses dois movimentos, uma série de publicações no início da década de 1970 começam a difundir a terminologia que se tornaria parte de uma nova orientação de planejamento: a cidade para pedestres, a escala humana e o questionamento à circulação indiscriminada de veículos com prejuízo da qualidade de vida nas cidades.

Estavam lançadas as bases para que o domínio automobilístico no ordenamento da cidade e o papel secundário do pedestre comesçassem, lentamente, a ser questionados. Veremos na próxima seção como as cidades contemporâneas incorporaram essas novas ideias.

1.6 CAMINHABILIDADE NA CIDADE DO SÉCULO XXI

Figura 52 – Pedestres em Londres, 2017. Foto: autor (arquivo pessoal).

As mudanças delineadas na década de 1960, quando planejadores e cidadãos começam a repensar a hierarquia dos meios de transporte na cidade, deram origem a várias ações que, combinadas, exprimem uma nova realidade no início do século XXI.

É possível dizer que existe uma revalorização do andar a pé como experiência primordial de mobilidade e apropriação da cidade, que acontece com intensidade variável nas grandes cidades do mundo todo. Essa revalorização tem sido apoiada por estudos em todas as frentes, da redução da poluição às vantagens do exercício físico, da vitalidade econômica das ruas à constatação de que o andar a pé é complemento de quase todos os deslocamentos urbanos e uma experiência inescapável de apropriação da cidade.

Desde as primeiras reações ao domínio do automóvel até a constatação desse novo “espírito do tempo”, passaram-se quatro ou cinco décadas. No período de uma geração, operou-se uma mudança importante na percepção social do andar a pé na cidade e, principalmente, contabilizaram-se inúmeros exemplos de ações concretas, do ponto de vista urbanístico, que exprimem um novo curso em relação ao período do urbanismo progressista ou moderno, de acordo com a classificação de F. Choay (1979).

É impossível dissociar essas transformações da crescente dificuldade de acomodar o aumento exponencial do número de veículos e o tráfego resultante nas cidades, mas parece inegável que existe um componente conceitual nessa transformação, que vai além do incômodo com os congestionamentos cada vez mais constantes. A seguir, tentaremos apontar que estamos, de fato, vivendo um momento que já não pode mais ser chamado de ponto de inflexão, uma vez que este parece ter acontecido em meados das décadas de 1960-70, mas sim de consolidação de um novo paradigma de mobilidade e de apropriação da cidade, em que o pé é elemento essencial.

Há exemplos de ações que visam diminuir a influência dos carros na vida cotidiana das cidades; há movimentos em prol da diminuição dos atropelamentos e da redução de acidentes, como o programa “Visão Zero”; há programas de redução gradativa da velocidade dos automóveis sendo implantados nos centros urbanos; há correntes urbanísticas que defendem a cidade para as pessoas a partir da retomada do andar a pé.

Além disso, existem também inúmeras experiências práticas de transformação dos espaços urbanos para a melhoria da experiência do pedestre. A própria Nova York, a cidade mais importante dos EUA – o país que simboliza a hegemonia do automóvel na cidade –, tem transformado ruas, largos e praças em espaços de convivência, como a Times Square, e seu exemplo tem inspirado outras cidades a fazerem o mesmo.

Para demonstrar esse ponto, discutiremos as evidências de mudança de percepção em relação ao andar, ligando-as às teorias sobre apropriação a pé da cidade e a caminhabilidade, que se consolidaram nos últimos anos, e a exemplos de intervenções que comprovam na prática mudança.

O que vem a seguir é uma tentativa de sistematizar esses eventos, de modo a demonstrar que, de fato, a cidade contemporânea tem sido palco de experimentos que não apenas legitimam a mobilidade a pé como procuram resgatar a experiência da rua.

A SISTEMATIZAÇÃO DE UMA NOVA ÁREA DE EXPERTISE, A “CAMINHABILIDADE”

A caminhabilidade, do inglês *walkability*, refere-se a todos os fatores que interferem nas condições do andar a pé nas áreas urbanas. É um termo que ganhou projeção mundial com a publicação de *Walkable City: how downtown can save America one step at*

a time, do planejador urbano e escritor americano Jeff Speck (2012), um dos livros que está pautando a discussão sobre os aspectos do andar a pé na cidade, do ponto de vista tanto da mobilidade como urbanístico⁴⁵.

Bebendo em referências clássicas, como Jane Jacobs, ou mais contemporâneas, como Jan Gehl, Jeff Speck busca base conceitual e empírica para provar que as cidades americanas precisam mudar suas políticas em relação ao ordenamento urbano: trocar o ponto de vista do fluxo de carros pelo ponto de vista do pedestre.

O livro parte do aprendizado das últimas décadas e de uma série impressionante de dados globais, mas principalmente americanos, comparando modelos de cidades. A constatação é que a caminhabilidade e a vitalidade econômica andam na mesma direção.

A crítica mais veemente de Speck se dá ao modelo de urbanização. O contraste entre a cidade densa, em que se pode andar a pé, e o subúrbio com baixa densidade, em que as pessoas dependem do automóvel para qualquer atividade, é provavelmente o ponto de partida e de chegada do livro:

Quem mora nos subúrbios americanos anda menos. Em relação aos habitantes das grandes cidades, essas pessoas são mais obesas e têm mais problemas de saúde. Para Speck, até a crise de saúde tem uma base no desenho urbano: nos anos 1970, 1 em 10 americanos era obeso, ao passo que atualmente essa proporção é de 1 para cada 3 americanos.

A densidade atrai talentos e estimula a inovação. Para atrair funcionários, empresas de ponta estão mudando sua argumentação no recrutamento ao ressaltar as vantagens da vida urbana nas cidades em que estão localizadas com adjetivos como “vibrante”, “dinâmica”, “interessante”. A inferência de Speck é que os jovens profissionais parecem estar menos interessados em constituir vida nos subúrbios; assim, as cidades competitivas são aquelas que oferecem a eles a possibilidade de uma vida intensa na cidade, com oportunidades de se conectarem com outras pessoas. Conclusões parecidas têm sido expostas por outros autores que estudaram as razões para o fortalecimento do ambiente de negócios em certas cidades. O professor de economia urbana Richard Florida, por exemplo, autor de *The rise of the creative class* (2003) e *The new urban crisis* (2017), é um dos que advogam que o ambiente urbano liberal atrai talentos que são necessários para o desenvolvimento da economia baseada na informação, em ideias e *start ups*. Para ele, o trinômio que representa essa situação urbana – tecnologia-talento-tolerância – pode ser encontrado nas cidades mais concentradas, densas e competitivas – e caminháveis (FLORIDA, 2017).

Cidades mais caminháveis criam valor. O preço por metro quadrado reflete isso: quanto mais andável, mais cara a vizinhança. Corretores de imóvel já usam o indicador de caminhabilidade, um algoritmo criado pela empresa Walk Score que faz um

⁴⁵ Parte dessas observações estão na resenha sobre o livro, escrita pelo autor desta tese para o site Vitruvius, em 2015. Cf. CALLIARI (2015).

ranking de cidades e bairros para atrair compradores para os imóveis localizados perto de comércio, lojas, amenidades e parques. Para Speck, a maior fonte de economia é andar a pé até o trabalho: “Quanto mais densa a cidade, melhor”⁴⁶.

Moradores de cidades densas poluem relativamente menos. Cada habitante de Nova York polui muito menos do que os da maioria de outras cidades americanas, mais espalhadas. Entretanto, cada habitante de Hong Kong, muito mais densa ainda e onde mais de 70% dos habitantes andam em transporte coletivo ou a pé, emite um décimo de CO₂ do que os seus colegas de Manhattan. “A mesma coisa que nos torna mais sustentável é o que nos traz maior qualidade de vida, ou seja, viver num bairro caminhável”⁴⁷.

A partir dessas constatações, Speck concentra-se naquilo que melhora a experiência do pedestre – a “Teoria geral da caminhabilidade”, que se subdivide em 10 sugestões de políticas públicas. Para discuti-las ele parte de uma escala crescente de necessidades de quem anda a pé: a caminhada útil – aquela que permite o acesso a pé até os seus destinos; a caminhada **segura** – que não oferece riscos de confronto com veículos motorizados; a caminhada **confortável** – que oferece condições materiais para ir mais longe; e a caminhada **prazerosa** – que permite a experimentação da cidade. É possível dizer que cada “passo” desses acrescenta componentes de fruição ao andar a pé, o que se liga diretamente ao objeto desta tese – o andar a pé como mobilidade e como prazer.

SEGURANÇA. A REAÇÃO SOCIAL ÀS MORTES E AS POLÍTICAS GLOBAIS DE REDUÇÃO DE ACIDENTES

Figura 53 – Faixa de pedestres em Santos, 2017. A preocupação com a segurança de pedestres tem ensejado várias providências, como a melhoria de travessias. Foto: autor (arquivo pessoal).

⁴⁶ Palestra de Jeff Speck na conferência TEDCity2.0 (2013), disponível em: https://www.ted.com/talks/jeff_speck_the_walkable_city/up-next?language=pt-br#t-63898. Acesso: 22 jan. 2019.

⁴⁷ Id. *ibid*.

A primeira evidência de que a sociedade vem mudando em relação ao andar a pé tem a ver com a integridade do pedestre. De um lado, há uma preocupação institucional para combater a violência no trânsito, não apenas com iniciativas isoladas, mas de modo integrado, com metas e diretrizes globais. De outro lado, há ações concretas sendo tomadas a nível municipal para reduzir os atropelamentos.

Em 2012, a própria ONU lançou o Plano Global de Ação para a Década pela Segurança no Trânsito 2011-2020⁴⁸, com metas de redução de 50% das mortes pelo trânsito, o que dá a noção da preocupação global com o tema. Dentro das cidades, essas iniciativas ganharam muito peso no século XXI, com diretrizes específicas pela mobilidade urbana e redução de acidentes que têm sido adotadas nos vários países. No Brasil, o Estatuto da Metrópole e o PNMU (que serão discutidos no capítulo 3) estabeleceram diretrizes mais claras, em duas frentes principais, a de segurança e a de mobilidade, numa tentativa explícita de reduzir as desigualdades de que falamos acima.

Uma das ações mais importantes é a redução de velocidade, tanto por meio de legislação e fiscalização mais rigorosas como pelo desenho das ruas (Fig. 53).

Figura 54 – Zona de velocidade baixa em Londres, 2017. Foto: autor (arquivo pessoal).

Nos últimas décadas do século XX, houve pesquisas que demonstram a eficácia da redução de velocidade na diminuição das mortes. Um dos principais balizadores para essa mudança foi a publicação do estudo de Ashton e Mackay (1979), pesquisadores da Universidade de Birmingham, que comprova claramente o efeito da velocidade

⁴⁸ Disponível em: <https://undocs.org/A/RES/66/260>. Acesso: 22 jan. 2019.

num atropelamento (Fig. 55). Em consequência da difusão dessas informações, cidades no mundo todo têm feito reduções sistemáticas na velocidade permitida, com zonas inteiras sendo convertidas para 45km/h ou, como é o caso de Londres (Fig. 54), para 30km/h, principalmente em bairros residenciais ou perto de locais de grande fluxo (SPECK, 2012).

Figura 55 – Curva de Ashton. O gráfico deixa patente que o risco estimado de um pedestre morrer ao ser atropelado a 30 milhas por hora (45 km/h) é aproximadamente 9%. Se for atropelado a 40 milhas por hora (60 km/h), o risco aumenta para 50%, e assim por diante. Fonte: LONDON DEPARTMENT FOR TRANSPORT. Relationship between speed and risk of fatal injury: pedestrians and car occupants. **Road Safety Web Publication** No. 16. 2010. p. 12. Disponível em: https://nacto.org/docs/usdg/relationship_between_speed_risk_fatal_injury_pedestrians_and_car_occupants_richards.pdf. Acesso: 22 jan. 2019.

Durante os últimos anos, parece cada vez mais forte a noção de que, mesmo com limites mais baixos, melhor educação e fiscalização, ainda é necessário redesenhar o traçado de ruas e a sinalização para que os motoristas sejam levados a dirigir mais lentamente. Há vários modelos e manuais que estão espalhando essas diretrizes pelo mundo (Fig. 56).

Uma política pública recente merece destaque: a Visão Zero, um conjunto de ações desenvolvido na Suécia em 1997 para reduzir mortes e acidentes graves no trânsito e relançado vinte anos depois como uma renovação de compromisso (Fig. 57). Cidades europeias e americanas adotaram o modelo e, no ano passado, duas importantes capitais da América do Sul, Bogotá e Buenos Aires, também aderiram a ele. O lançamento do programa em São Paulo foi anunciado pela prefeitura para 2019 (CALLIARI, 2018).

Figura 56 – Exemplos de redesenho de ruas para garantir a redução de velocidade ou o chamado *traffic calming*, discutido na seção anterior. Fonte: **(a)** U.S. DEPARTMENT of Transportation/Federal Highway Administration. Disponível em: <https://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/pedbike/05085/pptchapt20.cfm>. Acesso: 24 jan. 2019. **(b)** Portal City of Dallas. Disponível em: <https://dallascityhall.com/departments/transportation/traffic-calming/Pages/Traffic-Calming-Toolbox.aspx>. **(c)** <https://cellcode.us/quotes/raised-crosswalk-design.html>. Acesso: 22 jan. 2019.

Figura 57 – Visão Zero. Trânsito de pedestres e ciclistas em Estocolmo. Foto: Derrick Z. Jackson/ Globe Staff. Fonte: <https://www.bostonglobe.com/opinion/2012/08/04/congestion-charges-fixing-traffic-for-price-cup-coffee/Z4VWqAK3t2vVR5Im02kmjK/story.html>. Acesso: 22 jan. 2018.

Os princípios são muito simples: o ser humano é falível e há que montar processos para evitar que essas falhas resultem em mortes no trânsito. Portanto, o Visão Zero busca criar condições para que o desenho das vias, as velocidades, a sinalização, tudo conspire para que os erros humanos não acarretem consequências mais graves.

O outro princípio é que todos são responsáveis pela segurança – quem planeja as ruas, quem fiscaliza o trânsito, quem dirige. Por isso, quando as cidades lançam o plano Visão Zero, elas se comprometem a controlar criteriosamente todas as variáveis que podem reduzir as mortes e os acidentes no trânsito. Elas diminuem os limites de velocidade, redesenham as ruas, cuidam dos trajetos dos pedestres, reveem a sinalização, fazem campanhas educativas e multam motoristas imprudentes. Mesmo assim, é interessante notar que mesmo as cidades mais seguras ainda não conseguiram se aproximar da meta morte zero. Em Estocolmo, por exemplo, o fato de o número de mortes no trânsito não ter apresentado mais nenhuma redução foi o que levou ao relançamento do programa em 2017, após quase vinte anos de sua implementação inicial⁴⁹.

A CONSTATAÇÃO DE UMA PERCEPÇÃO DIFERENTE NAS NOVAS GERAÇÕES SOBRE OS VALORES SOCIAIS DO AUTOMÓVEL

A posse de um automóvel foi, como vimos, um sonho de mobilidade e independência para as classes médias das grandes cidades. E ainda hoje, pode-se dizer, o carro continua sendo um objeto de desejo, como pode ser constatado nas grandes feiras de automóveis, nas corridas de Fórmula 1 e nas próprias vendas da indústria, que não param de crescer (Fig. 59).

⁴⁹ Conferência Visão Zero, Estocolmo, 2017. Disponível em: <https://www.trafikverket.se/en/visionzero/>. Acesso: 22 jan. 2019.

Figura 58 – Londres, 2017. Pedestres e ciclistas se movimentam com tranquilidade, enquanto carros ficam parados no congestionamento. Foto: autor (arquivo pessoal).

TOTAL STOCK IN MOTOR CARS

Source: Fulton/IEA 2008

Figura 59 – Evolução do número de carros em circulação no mundo com projeção até 2045. Nota-se o aumento da importância relativa da China (em azul no gráfico) e outros países asiáticos (em laranja) a partir de 2010. Fonte: Palestra de Phillip Rode, diretor do LSE Cities, disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=aDXbjLJLV_U. Acesso: 22 jan. 2019.

A venda de carros deve aumentar, movida principalmente pelo aumento da penetração dessa indústria nos países em desenvolvimento. Entretanto, existem mudanças de comportamento importantes que podem ser constatadas em grandes metrópoles, que enfrentam congestionamentos diários e já têm opções de transporte público com alguma

qualidade. Nesses lugares, existe uma parcela significativa de pessoas que estão optando por não tirar carta de motorista, o que pode tanto ser um sinal de redução da dependência do carro para deslocamentos urbanos como de falta de interesse pelo objeto. Nos Estados Unidos, berço da cultura automobilística, há uma nova geração que está se afastando do carro: em 1970, apenas 8% das pessoas com mais de 19 anos optaram por não tirar carta; hoje são 23% (SPECK, 2012), um aumento expressivo no espaço de uma geração.

Duas outras mudanças na relação com o carro estão ligadas ao desenvolvimento de novas tecnologias. A primeira delas são os aplicativos, que, conectados aos celulares, permitem que usuários possam chamar automóveis quando necessário, numa combinação interessante de conveniência e custo. A modalidade é tão recente (o Uber, a maior empresa de aplicativos, foi fundada em 2009) que ainda não está regulamentada em muitas cidades, e em outras foi até proibida. O fato é que o serviço tem sido adotado maciçamente, pois representa, de um lado, uma economia de custo grande em relação ao serviço de táxi, e, de outro, uma alternativa mais confortável ao transporte público, principalmente em dias de chuva ou quando é preciso transportar objetos ou crianças. É uma opção que pode levar as pessoas a desistirem de possuir um carro e adotarem apenas o serviço, quando necessitarem.

A outra tecnologia disruptiva é a do compartilhamento de meios de transporte (BONGAERTS et al., 2017). Por essa modalidade, o acesso ao veículo – seja ele carro, bicicleta ou até patinete – deixa de ser exclusivo de quem o tem e passa a ser dividido com outros usuários. O compartilhamento é uma enorme quebra do paradigma comum, em que a compra representa a única possibilidade real de usar o bem (o aluguel de carros e os táxis sempre foram alternativas razoavelmente caras e com oferta restrita). Apesar de o número de veículos compartilhados ser ainda relativamente baixo, em torno de 100 mil no mundo em 2017, é uma das tecnologias que vão moldar o transporte urbano no futuro, com várias empresas brigando pelos novos consumidores em diferentes modelos de negócios⁵⁰. De qualquer modo, já é possível dizer que a utilização do carro como um serviço, buscando uma locomoção conveniente, pode fazer com que ele perca, para parte da população, o caráter de objeto de desejo, que fez parte do inconsciente coletivo durante todo o século XX e que envolvia rituais de lavar, cuidar e até levar para passear.

A noção do meio de transporte como um serviço é tão forte que ganhou um acrônimo em inglês – *MaaS*, *Mobility as a Service* – e tem sido considerada como uma possibilidade de evolução das políticas públicas. A ideia é que o usuário possa usufruir de todos os meios de transporte e integrar seus deslocamentos de acordo com sua conveniência, mesclando modais, contando com carros compartilhados com tecnologia de geolocalização e compartilhamento de dados como parte dessa estratégia. Uma das empresas que estão à frente no compartilhamento, a Whim, que está fazendo testes em Helsinque, na Finlândia, avalia que seria possível, em teoria, que até 2030 nenhum habitante da cidade fosse dono de algum automóvel para manter seus deslocamentos diários (GOODALL et al., 2017).

⁵⁰ CAR SHARING Market Trends. Global Market Insights, abril de 2018. Disponível em: <https://www.gminsights.com/industry-analysis/carsharing-market>. Acesso: 22 jan. 2019.

A mobilidade ativa

Figura 60 – Ciclovía em Paris, 2017. Foto: autor (arquivo pessoal).

Nos últimos anos, foi-se propagando o conceito de mobilidade ativa, que, segundo definição da Agence de la Santé Publique du Canada, compreende “todas as formas de transporte em que a energia é fornecida pelo ser humano – a marcha a pé, a bicicleta, uma cadeira de rodas sem motor, patins em linha ou skate” (apud VILELA, 2016, p. 5). Há um conceito correlato que é o da mobilidade sustentável, definido pela ONU como “o desenvolvimento que garante as necessidades do presente sem comprometer a habilidade das futuras gerações de satisfazer suas necessidades” (id. *ibid.*).

As duas definições ajudam a explicar por que a mobilidade a pé e em bicicleta têm sido vistas como complementares, que podem desenvolver-se conjuntamente e ocupar espaço na cidade. De fato, é possível constatar que o movimento organizado de ciclistas também inspirou o surgimento de movimentos de pedestres, que buscam articular-se para aumentar a voz em decisões de mobilidade (Fig. 60).

Para Jeff Speck (2012), os dois meios (o pé e a bicicleta) têm muitos pontos em comum. Ciclovias ajudam a proteger os pedestres, diminuem o trânsito de automóveis, são mais saudáveis e menos poluentes. A diminuição de espaço reservado aos carros é sistematicamente acompanhada de polêmica em quase todas as cidades. A respeito dessa disputa, o ex-prefeito de Bogotá, Enrique Peñalosa é direto: “construa as faixas de bicicletas e os ciclistas virão” (informação verbal)⁵¹. Entretanto, os casos mais bem-sucedidos, como Amsterdã e Copenhague, partem de uma estrutura ciclovária em rede, que possibilita alternativas e conexões aos ciclistas, principalmente na integração com os transportes. Em São Paulo, onde ainda há ciclovias vazias desde a sua criação em 2013, a própria prefeitura da cidade reconheceu isso na apresentação do Plano Ciclovário, em 2018, e introduziu a conectividade da rede ciclovária como a primeira proposta⁵².

⁵¹ Anotações feitas pelo autor durante palestra de Enrique Peñalosa no auditório da Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, em 2013.

⁵² Cf. Proposta de Plano Ciclovário do Município de São Paulo. 2018. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/media/722915/PlanoCiclovuario2018.pdf>. Acesso: 23 jan. 2019.

NO EXIT © **Andy Singer**

WE'VE APPEASED NON-SMOKERS...
NOW, LET'S APPEASE NON-DRIVERS!!
DIVIDE CITIES INTO TWO SECTIONS:
DRIVING AND **NON-DRIVING**

Figura 61 – Cartum de Andy Singer, © 1992-2016. O desenhista americano é uma das vozes que exprimem as contradições da cidade e o desejo de uma cidade com uma divisão mais equitativa dos modais e mais qualidade de vida. Fonte: www.andysinger.com/bikesample12.html. Acesso: 23 jan. 2019.

As alternativas de transporte urbano podem vir a reduzir a necessidade da posse de um automóvel, mas há evidências de um novo comportamento, em certos estratos sociais urbanos, de revalorização de atividades como andar a pé ou em bicicleta. Em São Paulo, não é incomum encontrar pessoas chegando para reuniões com um capacete a tiracolo, demonstrando sua adesão às bicicletas. Andar a pé, uma atividade que há pouco tempo era considerada indigna ou relegada aos que não tinham acesso ao carro, parece estar reencontrando seu espaço, não apenas como alternativa mais saudável aos congestionamentos, mas também como uma atitude. A questão é que esse tipo de atitude, ainda a ser reforçado por pesquisas, pode estar restrito apenas a pessoas que têm acesso à infraestrutura adequada e que, por morar mais perto do trabalho, não precisam percorrer distâncias tão grandes em situações menos favoráveis, como é o caso dos que moram nas periferias da cidade.

O CONGESTIONAMENTO PERMANENTE. A CONSTATAÇÃO DE QUE O SISTEMA VIÁRIO NUNCA SERÁ SUFICIENTE PARA DAR CONTA DE TANTOS VEÍCULOS

Figura 62 – Congestionamento em via expressa. Ilustração: Roberuto/Coleção iStock. Fonte: <http://www.thinkstockphotos.com.pt/image/ilustra%C3%A7%C3%A3o-de-arquivo-illustration-of-rush-hour/890056240>. Acesso: 23 jan. 2019.

Os anúncios publicitários de veículos continuam mostrando ruas vazias por onde trafegam sem interrupção os carros confortáveis e silenciosos. Na prática, porém, o trânsito das grandes cidades do mundo sofre com o excesso de carros, e os engarrafamentos são constantes. Um *ranking* realizado em 2017 pela empresa Inrix, como resultado de um estudo sobre congestionamento envolvendo 38 países, listou as cidades pela quantidade de horas anuais que os motoristas ficam presos no trânsito. No topo da lista encontra-se Los Angeles (102 horas/ano), seguida por Moscou e Nova York (91 horas/ano) e, ocupando o quarto lugar, São Paulo (86 horas/ano)⁵³.

Após perseguir o aumento do sistema viário urbano através de mais pistas, viadutos e rotatórias, parece haver um certo consenso entre pesquisadores e até engenheiros de tráfego a respeito do conceito de **demanda induzida**. A noção implícita no conceito, bastante usado por Jeff Speck (2012), é a de que novas pistas para carros serão sempre preenchidas: quando uma nova via é construída, há um incentivo para que as pessoas usem o automóvel até a exaustão.

Interessantemente, o inverso também é verdadeiro, ou seja, quando uma via deixa de existir, há um desestímulo ao uso do carro, o que pode ser visto na prática com a experiência de algumas cidades que derrubaram viadutos importantes para a circulação. Analisaremos a seguir três casos que demonstram que a eficiência na circulação não depende necessariamente de estruturas caras e agressivas.

O primeiro deles é o de São Francisco, nos Estados Unidos. Inaugurada em 1959, a Embarcadero Freeway foi, desde o início, motivo de discussão na cidade, pelo efeito deletério em subtrair parte da paisagem urbana do mar e de prédios históricos, como revela editorial do jornal *San Francisco Chronicle* em agosto daquele ano:

⁵³ INRIX Global Traffic Scorecard. Disponível em: <http://inrix.com/scorecard>. Acesso: 23 jan. 2019.

Nós nos opomos e temos consistentemente nos oposto à horrível monstruosidade que a State Highway Commission construiu ao longo do Embarcadero, em frente ao Ferry Building, escondendo a torre e o World Trade Center. [...] Esse mal é a Embarcadero Freeway, que, como dissemos na última sexta-feira e repetimos agora, deveria ser demolida⁵⁴.

Numa curiosa sucessão de eventos, o viaduto foi parcialmente destruído pelo terremoto que assolou a cidade em 1989. Dividida sobre a maneira de proceder em relação à sua reconstrução, a cidade aprendeu que o grande congestionamento previsto não aconteceu. As pessoas acharam outros caminhos ou trocaram de modal (SPECK, 2012). Em 1991, foi decidido que, por questões de custo, o viaduto não seria reconstruído. A cidade retomou uma ligação histórica com o mar e, em 2000, inaugurou um novo bulevar, diante do histórico Ferry Building, abrindo acesso a pedestres (Fig. 63).

Figura 63 – A orla de São Francisco, com a Embarcadero Freeway: na inauguração, em 1959, e já depois da requalificação urbana, em 2000. Fonte: https://www.sfchronicle.com/chronicle_vault/article/An-ode-to-the-Embarcadero-Freeway-the-blight-by-11543621.php. Acesso: 23 jan. 2019.

⁵⁴ “We oppose and have consistently opposed the hideous monstrosity which the State Highway Commission built along the Embarcadero in front of the Ferry Building, obscuring the tower and the World Trade Center from view. [...] Such an evil is the Embarcadero Freeway, which as we said last Friday and here repeat, should be demolished.” NIEKERKEN, Bill van. An ode to Embarcadero Freeway, the blight by the bay. *San Francisco Chronicle*, 1 ago. 2017. Disponível em: https://www.sfchronicle.com/chronicle_vault/article/An-ode-to-the-Embarcadero-Freeway-the-blight-by-11543621.php. Acesso: 23 jan. 2019.

O maior exemplo de destruição de um viaduto, porém, deu-se em Seul, capital da Coreia do Sul. Cobrindo o poluído rio Cheonggyecheon (que em coreano significa “águas claras”), o viaduto de mesmo nome transportava 168 mil carros por dia. Um pequeno movimento em favor de sua demolição começou a ganhar força, até que um candidato a prefeito prometeu apoiar a causa se eleito. Mung Bak Lee venceu as eleições em 2003 e começou o processo de destruição do viaduto.

Após 1.900 reuniões e 2.300 visitas⁵⁵, o Cheonggyecheon foi demolido em 2005, dando lugar a um espaço agradável para andar a pé que virou um ponto turístico importante (Fig. 64). Os impactos na região foram medidos sistematicamente; constatou-se que a mudança aumentou o preço dos imóveis no centro, contribuiu para uma queda da temperatura, incentivou um *boom* de empreendimentos imobiliários e melhorou a qualidade de vida. A substituição de modal foi bem planejada, e os deslocamentos foram absorvidos pela malha existente e pelos novos transportes coletivos⁵⁶.

Figura 64 – O rio Cheonggyecheon, em Seul, 2018. Foto: Pierre Cohen (arquivo pessoal).

⁵⁵ LECROART, Paul. Séoul: Cheonggyecheon Expressway. La ville après l'autoroute: études de cas. Institut D'Aménagement et d'Urbanisme (IAU), 21 ago. 2013. Disponível em : <https://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/seoul-cheonggyecheon-expressway.html>. Acesso: 23 jan. 2019.

⁵⁶ RAO, Kamala. Seoul tears down an urban highway and the city can breathe again. *Grist*, 5 abr. 2011. Disponível em: <http://grist.org/infrastructure/2011-04-04-seoul-korea-tears-down-an-urban-highway-life-goes-on/>. Acesso: 23 jan. 2019.

O último caso é o do Rio de Janeiro. Durante as obras preparatórias para os grandes eventos esportivos hospedados na cidade – a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e as Olimpíadas de 2016 – a cidade lançou uma grande operação urbana, o Porto Maravilha, numa associação entre as esferas municipal, estadual e federal. Uma das maiores intervenções foi a derrubada da Via Elevada da Perimetral, construída ao longo da orla marítima (Figs. 65 e 66). O feito é notável por reconectar a cidade com o mar e, principalmente, permitir a abertura de importantes espaços de pedestres, como a praça Mauá e a Orla Conde.

Figura 65 – Derrubada da Perimetral, Rio de Janeiro, 2014. Foto: autor (arquivo pessoal).

Figura 66 – Orla Conde, Rio de Janeiro, 2017. Inaugurada no contexto do Porto Maravilha, a Orla Conde liga várias áreas antes fechadas ao público. O resultado é uma agradável passarela de aproximadamente 3 quilômetros, que permite uma ligação pedestre entre o Armazém 8 do Cais da Gamboa até o Largo da Misericórdia, no centro. Foto: autor (arquivo pessoal).

A CONSTATAÇÃO DA MOBILIDADE COMO FATOR DE DESIGUALDADE SOCIAL E A REVALORIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO E DA INTERMODALIDADE COMO POLÍTICA PÚBLICA

Figura 67 – Curitiba, 2017. Foto: autor (arquivo pessoal).

Figura 68 – Bogotá, s/d. O sistema de BRTs, desenvolvido em Curitiba, inspirou o Transmilenio, de Bogotá. A escala de utilização, porém, está próxima da saturação. Fonte: <http://wriroscities.org/media/image/transmilenio-brt-bogot%C3%A1-colombia>. Acesso em: 23 jan. 2019.

Um dos aspectos mais importantes do novo conjunto de percepções sobre a mobilidade é a associação entre mobilidade e inclusão social. A noção adjacente é que, com o crescimento das distâncias, aumentou a diferença de acessibilidade entre classes sociais. Se, em cidades da antiguidade, ricos e pobres andavam a pé, o advento dos transportes, inicialmente por animais e posteriormente motorizados, aumentou brutalmente a diferença entre os tempos

e as distâncias possíveis entre os deslocamentos. Estabelece-se, portanto, uma diferença essencial entre os que têm acesso aos veículos e os que não têm. O filósofo Zygmunt Bauman acredita que a substituição do pé e do transporte animal (*wetware*) pelo transporte motorizado (*hardware*) aumentou substancialmente o poder relativo das classes mais altas:

O *wetware* tornava os humanos semelhantes; o *hardware* os tornava diferentes. [...] Com o advento do vapor e do motor a explosão, a igualdade fundada no *wetware* chegou ao fim. Algumas pessoas podiam agora chegar onde queriam muito antes que as outras [...]. Quem viajasse mais depressa podia reivindicar mais território (BAUMAN, 2000, p. 130).

A mudança do paradigma da velocidade e das distâncias, portanto, parece ter estimulado ou pelo menos facilitado o aumento das diferenças sociais. Com o automóvel, em teoria, é possível acessar facilmente um local (um hospital, uma universidade, um emprego) que esteja localizado, digamos, a 25 quilômetros de distância. A pé, essa distância se torna uma barreira intransponível. O transporte público, uma maneira teórica de diminuir essa diferença, passa a ser o fiel da balança nas cidades ocidentais.

Em algumas, principalmente Europa, a rede de transporte público é montada de tal forma a permitir que, mesmo sem o carro, grande parte da cidade possa ser acessada. Em outras, sobretudo no modelo americano de urbanização, a posse do carro é fator determinante de acessibilidade. Nas cidades mais pobres, inclusive as metrópoles brasileiras, o *laissez-faire* da segunda metade do século XX pode ter estabelecido um modelo misto, em que o transporte público, apesar de essencial diante do menor poder aquisitivo, torna-se uma solução apenas parcial ao problema da mobilidade. A possibilidade de percorrer longas distâncias em menos tempo torna-se de fato um fator de diferenciação social e no acesso à cidade.

Uma das maneiras de abordar esse problema é pelo enfoque sociológico: a identificação dos atores sociais, que buscam uma construção urbana que lhes seja favorável. De acordo com Eduardo Vasconcellos (1999), para analisar o trânsito sob a ótica de meio coletivo de consumo, é preciso avaliar três aspectos: a base física – como as ruas e calçadas, a operação –, a estrutura administrativa e técnica responsável pelo trânsito e as práticas de apropriação. Esses três aspectos parecem ter convergido, tanto no desenho como na prática do século XX, para garantir a primazia do transporte individual motorizado.

O consumo das vias é público; porém, como pondera Vasconcellos, o acesso aos instrumentos de consumo é socialmente diferenciado, como, por exemplo, a decisão de andar a pé por falta de renda para comprar um carro. Assim, mesmo que complementar, a atividade de andar a pé também pode estar ligada a uma carência estrutural:

No caso dos deslocamentos a pé, a utilização da via com o próprio corpo pode ser considerada como uma atividade que completa o ciclo [do ponto de partida ao destino, com os múltiplos transportes], desde que as distâncias percorridas sejam razoáveis. No caso de distâncias longas, no entanto, em que é necessário utilizar algum meio mecânico, a disponibilidade ou não de veículo introduz diferenças fundamentais (VASCONCELLOS, 1999, p. 64).

O transporte público de qualidade é a maneira possível de reduzir a desigualdade nos deslocamentos, e isso tem sido reclamado cada vez mais pelas pessoas como um direito, como aconteceu nas manifestações de junho de 2013 e como tem sido visto em algumas cidades que começam a testar a oferta de transporte gratuito. O subsídio, de qualquer modo, já é uma realidade. Segundo o professor de mobilidade e ex-secretário de transportes de Lisboa, Fernando Nunes da Silva, nas cidades europeias, o valor coberto pelas tarifas fica entre 45% a 75% dos custos totais do sistema (informação verbal)⁵⁷, o que corrobora sua tese de que a mobilidade deixou de ser uma opção para tornar-se uma imposição da sociedade.

Figura 69 – A espera pelo ônibus em um ponto na avenida Paulista, em São Paulo, 2016. A existência de faixas exclusivas exemplifica a tese de Eduardo Vasconcellos e é resultado de uma decisão política, a de subtrair espaço do carro para beneficiar usuários do transporte público. Foto: autor (arquivo pessoal).

⁵⁷ Palestra “Mobilidade urbana: direito social e intervenção do Estado”, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 10 de maio de 2018.

Figura 70 – VLT Santos/São Vicente, 2018. A estrutura de acessos a pé segura e confortável aumenta a possibilidade de troca do transporte individual pelo transporte público. Foto: autor (arquivo pessoal).

Para Jeff Speck, porém, uma pessoa precisa de benefícios palpáveis para trocar seu carro pelo transporte público. É preciso aumentar a **urbanidade** (nos pontos de ônibus e acessos), a **transparência** (traduzida em roteiros e horários confiáveis), a **frequência** (10 minutos no máximo; se o ônibus não lotar, utilizem-se vans) e o **prazer** (“transporte público é uma forma móvel de espaço público”) (SPECK, 2012, p. 155).

A relação entre o transporte público e o andar a pé é intuitiva: as pessoas andam até o ponto de ônibus e a estação de trem e dali até seus destinos finais. Dessa maneira, uma cidade que oferece bom transporte público precisa garantir que exista uma estrutura de percursos a pé para municiá-la.

A CONSTATAÇÃO DA IMPORTÂNCIA DA FRUIÇÃO URBANA EM CONJUNTO COM A MOBILIDADE. A DIFUSÃO DE MANUAIS DE “COMO FAZER”

A experiência da pedestrianização das ruas das décadas de 1960 e 1970 forneceu base para que várias novas configurações de separação de pedestres e automóveis fossem testadas. De lá para cá, houve uma miríade de frentes de reurbanização e projetos que procuraram melhorar a qualidade da fruição urbana para os pedestres.

Figura 71 – Orla do rio Tâmesa, Londres, 2017. Foto: autor (arquivo pessoal).

A constatação mais interessante é que, além das questões básicas da infraestrutura – materiais, acessibilidade, segurança, etc – é possível notar uma preocupação cada vez maior com aspectos *soft* das reformas, e como o desenho urbano pode contribuir para melhorar a qualidade da própria experiência de andar a pé pela cidade.

Há vários autores que se dedicaram a esse tipo de “enriquecimento” do ambiente urbano; nos últimos anos Jan Gehl parece ter ocupado um lugar especial pela abrangência e repercussão de suas duas obras mais significativas – *Cidade para pessoas* e *Life between buildings*. Assim como ele, Jeff Speck também aborda a importância de ir além das especificações de calçadas para criar uma atmosfera de acolhimento aos pedestres nas ruas, com fachadas amigáveis: toldos, vitrines, lojas pequenas, mesas, reentrâncias (o que Gehl chama de *soft edges* e outros autores de “porosidade”). Do ponto de vista do pedestre, lojinhas proporcionam uma surpresa a cada cinco segundos, enquanto paredões e muros tornam o andar mais perigoso e tedioso. Um dos aspectos mais importantes é a presença de árvores, que diminuem a temperatura, fazem sombra e ainda sequestram dióxido de carbono, além de melhorar o prazer do caminhar.

A lista de ferramentas e de fontes que podem contribuir para melhorar o desenho urbano é imensa e escapa ao propósito desta tese. O que importa para o objeto de estudo em questão é a constatação de que as teorias da caminhabilidade e os manuais de desenho de ruas estão apontando para uma qualidade de experiência que englobe muito mais do que a simples mobilidade, incluindo um aspecto claro de fruição urbana.

Redesenho de ruas

Figura 72 – Sugestão de redesenho de rua, com aumento de áreas para pedestres, bicicletas e transporte público, para melhor segurança e fruição urbana. Fonte: <https://cyclingindustry.news/tfl-endorses-nactos-priority-for-active-travel-street-design-guide/>. Acesso: 24 jan. 2019.

Skye Duncan, diretora da Global Designing Cities Initiative, uma ONG que está sob o guarda-chuva da Bloomberg Iniciatives, esteve no Brasil para o lançamento em português do *Global Street Design Guide*, um dos guias que já estão influenciando no redesenho de ruas ao redor do mundo⁵⁸. Para ela, o papel das ruas está sendo resgatado, não só como mobilidade, mas também como o lugar onde crianças brincam, onde adultos encontram vizinhos, onde se celebra em bares, onde se vendem mercadorias, onde se experimenta a cidade. É preciso levar em consideração isso tudo para desenhar uma rua; é preciso pensar no ponto de vista das pessoas e no lugar. Em relação ao número de atropelamentos e mortes no trânsito, Duncan sinaliza que a solução passa por duas ações básicas: diminuir a velocidade dos carros e melhorar o desenho das ruas, das calçadas e travessias (Fig. 72). Esse tipo de intervenção tem sido chamado de *placemaking*, ou a “criação de lugares”.

⁵⁸ Skye Duncan foi entrevistada duas vezes pelo autor da tese no blog Caminhadas Urbanas, do *Estadão*, uma delas para o lançamento do *Guia global de desenho de ruas* (Senac-SP, 2018). Uma das entrevistas encontra-se em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/caminhadas-urbanas/como-tornar-as-ruas-seguras-para-pedestres-uma-conversa-com-a-neozelandesa-skye-duncan/>.

Figura 73 – Calle Libertad, em Buenos Aires: antes e depois do alargamento das calçadas. Projetos razoavelmente simples podem melhorar em muito a qualidade da experiência dos pedestres. Fonte: <https://ciudadpedestre.wordpress.com/2017/11/16/la-expansion-de-lo-publico-o-la-valentia-de-mover-la-linea/>. Acesso: 24 jan. 2019.

A preocupação com a fruição do ambiente urbano nas calçadas

Uma das intervenções mais simples e mais eficazes para melhorar a caminhabilidade é o aumento da largura das calçadas, algo que tem sido feito em escalas variáveis nas grandes cidades do mundo.

Figura 74 – Representação do espaço destinado aos pedestres em relação ao total do espaço urbano. Ilustração do artista sueco Karl Jilg para a Administração de Ruas da Suécia. Fonte: www.vox.com/xpress/2014/11/18/7236471/cars-pedestrians-roads. Acesso: 24 jan. 2019.

A exiguidade das áreas de calçadas destinadas ao tráfego de pedestres tem sido objeto de críticas cada vez mais contundentes (Fig. 74).

Várias ONGs e prefeituras lançaram seus guias de como desenhar calçadas mais interessantes e propícias à convivência. Um dos mais importantes, o *Manual de Calçadas de Nova York*, propõe que planejadores urbanos encarem cada um dos elementos da calçada de maneira distinta (Fig. 75).

Figura 75 – Calçadas de Nova York. Fonte: NEW YORK CITY Department of Transportation. *Street Design Manual*. 2015. Disponível em: <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/streetdesignmanual.shtml>. Acesso em 24 jan. 2019.

No plano do pavimento, há recomendações de materiais e separação de faixas de circulação; no da rua, há a preocupação com a segurança em relação aos carros; no plano aéreo, a questão são as arcadas, fios e toldos. No plano do edifício, é interessante observar a preocupação com a porosidade, a fruição do térreo e o relacionamento do edifício com a rua, de modo a tornar mais agradável a experiência de caminhar pelas ruas.

O novo plano de mobilidade de Londres e as calçadas

Londres tem um plano para mudar radicalmente a matriz de transportes na cidade. A meta é que, até 2041, 80% dos deslocamentos sejam realizados a pé, de bicicleta ou em transporte coletivo. Com o compromisso estabelecido em 2016, o prefeito Sadiq Khan espera reduzir a poluição oriunda da emissão de veículos na região central.

Duas particularidades chamam a atenção no plano. A primeira é a constatação da impossibilidade de manter o padrão da ocupação das ruas pelos carros, expressa tanto na proibição de estacionamentos e no pedágio urbano (já em vigor), mas também nos termos do plano, numa verdadeira declaração do espírito do tempo:

O predomínio de veículos nas ruas é uma barreira significativa para o caminhar e o pedalar e reduz o apelo das ruas como espaços públicos. Reduzir vagas de estacionamento pode facilitar o desenvolvimento de altas densidades e **apoiar a criação de espaços mistos e vibrantes que são projetados para pessoas em vez de veículos**⁵⁹ [grifo nosso].

A segunda é uma intervenção para pedestrianizar a Oxford Street, uma das mais importantes artérias da cidade. Nessa via, já haviam sido criadas restrições à circulação de carros particulares nos anos 1980, e agora o objetivo é restringir quase totalmente o transporte motorizado num perímetro de aproximadamente 800 metros⁶⁰.

Figura 76 – Oxford Street, Londres, 2017. Foto: autor (arquivo pessoal).

Numa interessante combinação para o escopo desta tese, o projeto da nova rua prevê não só a melhoria das condições de circulação dos pedestres, mas também a transformação de uma importante rua comercial em espaço público de qualidade, integrando mobilidade e fruição ao associar transporte e urbanismo.

⁵⁹ Apud TANSCHKEIT, P. Ruas para pessoas, fim dos estacionamentos e ônibus movidos a café: Londres combate a poluição. *ArchDaily*, 24 jan. 2018. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/887783/ruas-para-pessoas-fim-dos-estacionamentos-e-onibus-movidos-a-cafe-londres-combate-a-poluicao?utm_medium=email&utm_source=ArchDaily%20Brasil&kth=136,429. Acesso: 24 jan. 2019.

⁶⁰ Idem. Para combater poluição do ar, Londres irá banir veículos da Oxford Street. *The CityFix Brasil*, 15 jul. 2016. Disponível em: <http://thecityfixbrasil.com/2016/07/15/para-combater-poluicao-londres-ira-banir-veiculos-da-oxford-street/>. Acesso: 24 jan. 2019.

Em visita à região no final de 2017, a constatação pessoal de andar por essa rua é a de espanto diante da quantidade de pessoas em movimento. Mesmo num dia frio de inverno – e com neve – a multidão tomava a generosa área da calçada.

A propósito de andar na Oxford Street, vale a pena trazer o experimento do escritor Geoff Nicholson, autor do livro *The lost art of walking*, um simpático relato de observações sobre caminhadas e caminhantes inusuais. Nicholson decidiu andar a rua inteira – aproximadamente 2,5km – nos dois sentidos, de ponta a ponta, seis vezes, totalizando quase 30 quilômetros no mesmo dia. O relato descreve a sensação de estar em lugares diferentes, apesar de ser o mesmo, tamanha a diversidade de situações ao longo do dia. Em todos os giros, porém, o escritor andarilho parece ter encontrado a rua movimentada, desde às 6 horas da manhã até às 11 da noite, quando as pessoas estão saindo dos *pubs*. Nos horários mais cheios, porém, a multidão é tão grande que o ato de andar passa a ser um esforço:

Na parte mais cheia do dia, em vez de olhar as pessoas, eu me desviava delas, tentando evitar ser atropelado, derrubado e pisado [...] As pessoas ao meu redor começavam a se irritar porque tinha ficado muito difícil andar (NICHOLSON, 2011, p. 63, tradução nossa)⁶¹.

As supermanzanas de Barcelona

Barcelona é conhecida pelas possibilidades de usufruto a pé e já no século XIX, após as grandes reformas de Cerdà, produziu as Ramblas, uma sucessão de trechos de ruas quase exclusivas para os pedestres e que até hoje são valorizadas, a ponto de Allan Jacobs, designer urbano e autor do livro *Great streets*, incluí-las entre as melhores ruas do mundo.

O conceito do projeto, lançado no plano de mobilidade de 2013 e atualmente em fase de testes, é o de restringir a circulação de veículos entre os quarteirões residenciais através do agrupamento de quadras, com o desvio do trânsito ao redor das chamadas *supermanzanas*, ou superquarteirões (Fig. 77). O fundamento dessa proposta está no fato de Barcelona ter um movimento de pedestres muito grande, em torno de 32% dos deslocamentos diários, assim como em transporte público, quase 40%. O objetivo é aumentar ainda mais a circulação de pedestres, bicicletas e o uso do transporte público. Num exemplo claro de mudança de atitude em relação ao carro, o plano espera reduzir a utilização do automóvel na cidade em mais de 20%⁶².

⁶¹ “In the busiest part of the day, I wasn’t so much looking at people as looking out for them, trying to avoid being bumped into, knocked aside, trampled under foot. [...] People around me were getting annoyed because walking was becoming so difficult.”

⁶² GAETE, Constanza Martínez. Barcelona inaugura sua primeira “superquadra” voltada para pedestres e ciclistas. *ArchDaily*, 12 set. 2016. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/795024/barcelona-inaugura-sua-primeira-superquadra-voltada-para-pedestres-e-ciclistas>. Acesso: 24 jan. 2019.

MODELO SUPERMANZANAS

Figura 77 – Modelo das Supermanzanas. A ideia do projeto é agrupar os quarteirões em blocos de 9, liberando assim quatro cruzamentos em cada bloco para serem usados pela população sem a interferência dos automóveis. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/795024/barcelona-inaugura-sua-primeira-superquadra-voltada-para-pedestres-e-ciclistas>. Acesso: 24 jan. 2019.

A resignificação de estruturas industriais

Com a desindustrialização nas grandes cidades, criam-se oportunidades para as antigas estruturas que serviam as empresas. Dois exemplos podem ser destacados, em que vias férreas desativadas foram reconvertidas para a construção de parques lineares, propícios tanto ao caminhar como à contemplação: a Coulée Verte (Fig. 78), em Paris, e a High Line (Figs. 79 e 80), em Nova York.

Figura 78 – Coulée Verte, Paris, 2017. Foto: autor (arquivo pessoal).

Também chamada Promenade Plantée, a Coulée Verte foi inaugurada em 1998, aproveitando uma linha desativada para criar um espaço público original e inspirador para a caminhada. Embaixo, lojas e galerias de arte; em cima, um jardim que segue por quilômetros em meio aos prédios, sempre com um desenho diferente, oferecendo um passeio agradável e protegido aos pedestres.

Já a High Line foi inaugurada em 2009, após um movimento de anos pela manutenção da antiga linha que atendia o lado oeste da ilha de Manhattan, em Nova York. Ao contrário do exemplo da Coulée Verte, que foi liderada desde o início pelo poder público, a High Line não só partiu de uma iniciativa popular como sobreviveu enquanto grupo de pressão graças aos financiamentos privados⁶³.

Figura 79 – Pessoas andando sobre a High Line em Nova York. Foto: Roberta Laredo (arquivo pessoal).

Ambos os projetos são exemplos radicais de criação de espaços tão agradáveis como convidativos para o caminhar. No entanto, cabe destacar a dificuldade de acessar as estruturas elevadas, que dependem de escadas, rampas ou elevadores. Vale a discussão sobre o papel que os parques elevados têm na caminhabilidade. É possível especular que talvez tenham um papel turístico ou contemplativo mais relevante do que o resultado que oferecem em termos de melhorar a experiência do caminhante no cotidiano.

⁶³ CALLIARI, M.; LAREDO, R. High Line: O processo de participação da sociedade na construção do espaço público. Apresentação realizada na Jornada Discente da Universidade Presbiteriana Mackenzie, em 2013.

Figura 80 – Escadaria de acesso à rua na Highline. Foto: Roberta Laredo (arquivo pessoal).

A CONSTATAÇÃO DE QUE A CAMINHABILIDADE GERA BENEFÍCIOS SOCIAIS E ECONÔMICOS

Figura 81 – York, Inglaterra, 2017. Foto: autor (arquivo pessoal).

Para Jeff Speck (2012), como vimos, existe uma correlação positiva entre a caminhabilidade e o desenvolvimento econômico. Numa relação de duas mãos, é possível demonstrar que os bairros mais caminháveis em cidades americanas são também os que apresentam os maiores valores de compra. Por outro lado, sustenta Speck, essas cidades também são boas do ponto de vista ambiental e econômico.

Um bom exemplo é Portland, que começou a tomar decisões a favor da caminhabilidade e do tráfego de bicicletas já nos anos 1970 (Fig. 82). Hoje, o cidadão típico de Portland dirige 20% menos do que a média da cidade em 1996, economizando 11 minutos todos os dias em deslocamentos. A cidade também atrai, ainda segundo Specks, jovens profissionais interessados na vitalidade da vida urbana, em que é possível andar até um café ou o trabalho – 64% dos jovens decidem primeiro onde vão morar e depois procuram um emprego.

Figura 82 – Harbor Drive, Portland. Essa foi uma das primeiras autoestradas dos Estados Unidos a serem demolidas para a construção de espaços públicos, no caso o parque Tom McCall. A ponte Hawthorne, que antes era usada como autoestrada, hoje é exclusiva para ciclistas e pedestres. Fonte: <http://www.hypeness.com.br/2014/08/6-cidades-que-trocaram-suas-rodovias-por-parques-urbanos/>. Acesso: 24 jan. 2019.

O exemplo mais emblemático, porém, é Nova York, que, durante a gestão de Michael Bloomberg (2002-2013), foi um laboratório de mudanças visando melhorar a qualidade de vida na cidade, mesmo em detrimento da circulação em automóvel. Nesse período, além da reforma da Times Square, foram construídas mais de 60 praças, reduziu-se o limite de velocidade em várias áreas para 45km/h, implantaram-se mais de 600km de ciclovias, foi aprovada a transformação da High Line, foram instaladas vias com prioridade para o transporte público e, principalmente, houve vários projetos de redesenho das ruas para melhorar a experiência do pedestre.

Os projetos ficaram conhecidos ao redor do mundo e têm sido usados como exemplo de transformação do espaço público e da mobilidade. De fato, são emblemáticos por se localizar em Nova York, a metrópole que influencia movimentos globais, e também por terem sido encabeçados por um político de espectro liberal, conhecido pela obsessão em medir resultados.

Nós fechamos algumas ruas para criar passarelas para os pedestres. Lembre-se: **ruas foram criadas** não para automóveis, mas para o deslocamento de pessoas. Em algum momento da história – porque há tanto dinheiro envolvido nesse processo – nós mudamos esse conceito, para o de que as ruas são para os automóveis. Isso não é verdade. E se há maneiras melhores de usar as ruas, seja com bicicleta ou caminhando ou colocando uma passarela no meio, isso é o que deveríamos estar fazendo (Michael Bloomberg apud TRIGUEIRO, 2017, p. 195, grifo nosso).

Figura 83 – Herald Square, Nova York. Foto: New York Department of Transportation. Fonte: L'ARCHITECTURE d'aujourd'hui. Arkitektur #2. Une ville à échelle humaine. Disponível em: <http://www.larchitectureaujourd'hui.fr/arkitektur-2-une-ville-a-echelle-humaine/>. Acesso: 24 jan. 2019.

Figura 84 – Pike Street, em Nova York, antes e depois das intervenções de 2010. A instalação de ciclofaixas e passagens exclusivas para pedestres reduziram em 35% os acidentes na região. Fonte: ALLEN & PIKE STREETS: Post-implementation Results. Apresentação em slides (Pedestrian Projects Group). New York City, Department of Transportation, 2011. Disponível em: https://nacto.org/wp-content/uploads/2011/02/AllenandPikeBicycleImprovementProject_bikelanes_NewYork.pdf. Acesso: 24 jan. 2019.

Duas particularidades importantes são destacadas pela ex-secretária de Transportes de Nova York, Janette Sadik-Khan, sobre os projetos⁶⁴. A primeira é a de que todas as mudanças realizadas em prol do pedestre e da mobilidade ativa foram avaliadas do ponto de vista econômico, e isso foi determinante para sua implantação definitiva. Ou seja, houve a comprovação da noção intuitiva de que a qualidade de vida aumenta o valor econômico da cidade, o que foi assunto do livro de Richard Florida *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community, and everyday life*, publicado em 2002.

A segunda particularidade foi justamente a importância de se estabelecerem métricas que pudessem servir de base para uma avaliação abrangente, como era o pedido do prefeito Bloomberg. As métricas de avaliação incluíram o número de turistas, o valor do imposto territorial, o movimento do comércio, a segurança e a própria fluidez do tráfego. A cidade de Nova York funcionou como um laboratório de mudanças e influenciou grandemente a percepção de outros prefeitos ao redor do mundo para a importância de redesenhar o ambiente urbano para melhorar a fruição da cidade pelas pessoas.

Lisboa. Visão estratégica para a mobilidade dentro do novo Plano Diretor Municipal e da Carta Estratégica de Lisboa 2010/2024

O caso de Lisboa pode ajudar a compreender a importância da mobilidade a pé dentro do planejamento municipal das grandes cidades. Apesar de suas características especiais, como o relevo bastante acidentado, a existência de uma rede de bondes e a alta densidade populacional, Lisboa também sofreu com as consequências de um modelo de expansão baseado no transporte motorizado individual no pós-guerra. Após a entrada no Mercado Comum Europeu, segundo Fernando Nunes, ex-secretário de Transportes de Lisboa, a cidade se expandiu ainda mais, primordialmente a partir das rodovias e não mais do trem ou metrô (informação verbal)⁶⁵.

Na virada do milênio, o transporte individual aumentara ainda mais o seu protagonismo. Em pouco mais de uma década (de 2000 a 2011), houve um crescimento expressivo no uso do transporte individual, que passou de 40% a 49% do total, em detrimento dos demais modais, como o pé, que caiu de 21% para 17%⁶⁶.

⁶⁴ O processo de redesenho da Times Square foi narrado durante uma conversa telefônica entre Janette Sadik-Khan e o então secretário de Transportes de São Paulo, Sérgio Avelleda. O autor da tese foi convidado a mediar a conversa entre ambos, em abril de 2017. Parte do conteúdo está disponível no blog Caminhadas Urbanas, em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/caminhadas-urbanas/como-sao-paulo-pode-se-inspirar-na-experiencia-de-nova-york-para-melhorar-a-qualidade-de-vida-nas-ruas-e-reduzir-mortes-no-transito/>. Acesso: 24 jan. 2019.

⁶⁵ Palestra “Mobilidade urbana: direito social e intervenção do Estado”, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 10 de maio de 2018.

⁶⁶ MACHADO, P. A cidade de Lisboa e os grandes desafios da mobilidade urbana (apresentação em Power Point). Lisboa: CML/DMMT, 17 set. 2015. Disponível em: http://www.ordemengenheiros.pt/fotos/dossier_artigo/20150917_pedromachado_18082750560ba19dba098.pdf. Acesso: 24 jan. 2019.

Figura 85 – Praça do Comércio, em Lisboa, em quatro tempos, até a proibição de carros. Fonte: MACHADO, P. A cidade de Lisboa e os grandes desafios da mobilidade urbana (apresentação em Power Point). Lisboa: CML/DMMT, 17 set. 2015. Disponível em: http://www.ordemengenheiros.pt/fotos/dossier_artigo/20150917_pedromachado_18082750560ba19dba098.pdf. Acesso: 24 jan. 2019.

O diagnóstico feito pela prefeitura foi de que o centro e a periferia eram claramente distintos, do ponto de vista tanto da morfologia urbana como da distribuição social. Um dos fatores que explicavam essa desigualdade era justamente a mobilidade. Para Nunes, o momento histórico dessa mudança se deu com a constatação de que a mobilidade estava atuando na direção de maior segregação social para os pobres e, para os mais ricos, em congestionamentos cada vez maiores: “Todos estamos de acordo que é preciso fazer alguma coisa para resolver os problemas, mas nos deparamos com nossas próprias limitações” (informação verbal)⁶⁷.

O resultado do processo foi uma nova visão estratégia para a mobilidade da cidade, expressa da seguinte maneira:

Reinventar o sistema de transportes da Lisboa, garantindo que qualquer pessoa se possa deslocar em pelo menos 2 modos alternativos, de qualquer lugar para qualquer lugar, com liberdade, segurança, conforto, rapidez, de forma sustentável e energeticamente eficiente, sem depender de viatura própria⁶⁸.

⁶⁷ Palestra “Mobilidade Urbana: direito social e intervenção do Estado”, na Universidade Presbiteriana Mackenzie, em 10 de maio de 2018.

⁶⁸ MACHADO, P. A cidade de Lisboa e os grandes desafios da mobilidade urbana (apresentação em Power Point). Lisboa: CML/DMMT, 17 set. 2015. Disponível em: http://www.ordemengenheiros.pt/fotos/dossier_artigo/20150917_pedromachado_18082750560ba19dba098.pdf. Acesso: 24 jan. 2019.

O plano resultante dessa visão procurou articular as diferentes escalas, desde a metropolitana até a escala do bairro e a local, contemplando inclusive os materiais das calçadas nos principais trajetos. As principais mudanças do ponto de vista de mobilidade foram:

- Centro: substituição da circulação no centro para deslocamentos entre os extremos da cidade. Além disso, houve um grande aumento de restrição ao transporte individual na região histórica, principalmente nas ruas pequenas e nas ladeiras.
- Zona intermediária: restrições leves ao carro. Preço de estacionamento mais caro para os carros, mas com mais vagas, nas ruas. Limite máximo de 4 horas de estacionamento.
- Zona mais externa: permitido o uso do transporte individual, mas com limitações à circulação para o centro.

Dentro do pacote de ações, está a aprovação de Plano de Acessibilidade Pedonal, de 2013, que potencializa o uso do pé como acesso entre os principais trajetos, com verba pública para melhoria da acessibilidade. Em alguns pontos da cidade, é possível notar grandes diferenças na relação do pedestre com o sistema viário e com a cidade.

Figura 86 – Passeio ribeirinho de Belém. Foto: Marcos Gonçalves (arquivo pessoal).

RECAPITULANDO

Um longo percurso histórico foi realizado no capítulo 1, com o objetivo de contextualizar os momentos emblemáticos no andar a pé.

Vimos que o modelo de urbanização das cidades ocidentais e a difusão em massa do automóvel geraram conflitos sentidos em várias frentes: no aumento de mortes no trânsito, principalmente os atropelamentos; na criação de espaços vazios oriundos da construção de estruturas para a circulação de carros; na exacerbação da escala urbana, com a introdução de subúrbios cada vez mais longínquos, e na noção de posse do objeto de desejo, o carro.

A posse do carro aumentou as diferenças sociais e a própria condição de acessar certas partes da cidade. O transporte público não conseguiu suprir essa carência na maior parte das grandes cidades, o que resulta em experiências distintas de apropriação urbana entre pobres e ricos, fazendo da mobilidade uma forma de acentuar a desigualdade.

Diante dessa nova realidade urbana, a própria experiência urbana resultante do andar, essencial para a apreensão da cidade e o convívio, foi-se desvalorizando. O paradoxal é que, como vimos, a mobilidade a pé nunca deixou de ser importante e ainda representa grande parte dos deslocamentos nas grandes cidades europeias e dos países em desenvolvimento – e, claro, no Brasil.

O quadro passou a mudar a partir da década de 1960, com a convergência de várias agendas: a ambiental, a econômica, a social, a urbanística e a da saúde. Desde então, o tema da mobilidade tem sido resgatado como parte da solução para os problemas de congestionamento, poluição, obesidade e perda de vitalidade econômica das cidades.

É possível dizer que esse longo percurso aponta para um futuro muito diferente daquele vivido nas últimas décadas. Há movimentos fortes para a revalorização do andar, não apenas como mobilidade, mas como retomada da fruição urbana, perdida em meio a viadutos e carros que circulam em velocidades assustadoras. Os movimentos de pedestres se somam aos movimentos de pessoas que querem retomar o contato com a cidade, o comércio, as praças e a própria vida nas calçadas.

Há uma vaga utopia no ar: as cidades podem ser recuperadas. Seu potencial de *urbanidade* pode ser reconquistado pela ampliação do convívio dos usos, pela integração das funções urbanas e pela indispensável revisão das relações da cidade com o automóvel. Para quem estava sobrevivendo sem utopias, é uma luz no fim do túnel (MEYER, 2002, on-line).

O futuro encerra algumas ameaças claras. A primeira é a questão ambiental, que traz dúvidas sobre a própria capacidade de sobrevivência das grandes aglomerações face ao aquecimento e às incertezas sobre o abastecimento de água e energia. Uma outra questão – menos premente, claro, mas importante para a manutenção da qualidade da experiência urbana – a ser enfrentada diz respeito às transformações da economia digital.

Parte da vida urbana sempre girou em torno dos deslocamentos ligados ao trabalho, à educação e ao comércio. Na medida em que parte dessas atividades se encontra em transformação profunda, é preciso imaginar um futuro possível sem tantos estabelecimentos comerciais, sem a porosidade de que falam alguns autores.

No próximo capítulo, veremos como os marcos da caminhabilidade se deram em São Paulo, com suas particularidades históricas, sociais e territoriais. Veremos que alguns dos importantes eventos que ocorreram em outras metrópoles foram sentidos na capital paulista de maneira diferente, em períodos diferentes e intensidades diferentes. Contudo, São Paulo está cada vez mais imersa na rede que conecta as grandes cidades, abrangendo desde a troca de informações até o comércio. Será possível constatar que o espírito do tempo que aponta para o resgate de certos atributos do andar a pé também está se manifestando aqui.

2

ANDAR A PÉ EM SÃO PAULO

A busca de uma narrativa que dê conta de milhões de experiências individuais de pedestres é evidentemente impossível. O foco do estudo, portanto, deverá ser delimitado a partir de um recorte: a forma da cidade, as distâncias e o ambiente construído, que é onde se dá a experiência física do andar a pé. Dessa maneira, políticas públicas de mobilidade e transportes, legislação e ações efetivas ao longo do tempo serão abordadas na medida do seu impacto direto ou indireto na qualidade dos deslocamentos a pé.

O que se busca neste capítulo é entender o contexto em que se deu o desenvolvimento urbano de São Paulo, tanto pela tomada de decisões – planos urbanísticos, legislação, por exemplo – como por processos multifacetados, que influenciam o ambiente físico da cidade, o qual, por sua vez, impacta a qualidade dessas experiências individuais, positiva ou negativamente. A maneira proposta de fazer isso será procurar nos eventos históricos da cidade as categorias de análise que expliquem a caminhabilidade¹. Uma pergunta adjacente a essa introdução é “como dividir ou classificar os eventos históricos de São Paulo em categorias que expliquem a qualidade da experiência do andar a pé pela cidade?”.

PREMISSAS PARA UMA PERIODIZAÇÃO

A história da cidade de São Paulo tem sido contada a partir de várias abordagens, enfatizando-se determinados aspectos de acordo com o ponto de vista adotado. Para o objetivo deste trabalho, foram revistas as obras que podem ajudar a explicar a relação histórica do pedestre com a cidade.

Uma constatação sobre a revisão bibliográfica é que a literatura existente sobre a história de São Paulo dificilmente é capaz de explicar as questões relativas ao cotidiano do andar a pé na cidade. São poucas as referências a esse respeito mesmo na academia. A maior parte das teses, dissertações e estudos sobre o assunto são relativamente recentes, muitos feitos após a virada do ano 2000² ou mesmo após 2010. Tal fato sugere a pouca importância atribuída à mobilidade a pé, tanto do ponto de vista da mobilidade como um todo quanto do planejamento urbano da cidade. Essa hipótese será discutida em mais detalhes no capítulo 3, que vai tratar da caminhabilidade na

¹ Caminhabilidade é o conjunto de elementos que influem no ato de andar a pé numa cidade. Em inglês, o termo *walkability* tem sido usado por associações como a Project for Public Spaces (PPS) e autores como Jeff Speck, em *Walkable city*, mas não é encontrado em dicionários como o Collins *on-line*. Em português, a palavra caminhabilidade, ou andabilidade, não consta do Houaiss, mas a preferência de tradutores e especialistas tem sido pela primeira – ver Índice de Caminhabilidade do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil), disponível em: <http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2016/09/2016-09-ITDP-caminhabilidade-aplicacao.pdf>. Acesso: 25 jan. 2019.

² A busca feita no serviço Google Acadêmico resultou em 24 artigos com a expressão “pedestres em São Paulo” no título ou resumo e 8 com a expressão “pedestre em São Paulo”. Dos 316 resultados com o termo “caminhabilidade”, os 10 mais relevantes são todos posteriores a 2011.

cidade contemporânea, mas existe um dado que pode ajudar a corroborá-la desde já: de acordo com um estudo da ONG ComoAnda, a maioria absoluta das organizações e entidades que se dedicam à defesa da mobilidade a pé no Brasil surgiram apenas a partir dos anos 2010³.

Para começar a escolher os marcos de uma possível periodização, foram revistas obras que contam a história da cidade de uma perspectiva mais geral⁴, mas que se dedicam principalmente às transformações físicas e à evolução da mobilidade.

O fundamento dessa abordagem é que o andar a pé é uma das maneiras de se deslocar na cidade, ou seja, faz parte dos hábitos e políticas de mobilidade urbana. A mobilidade, por sua vez, está intimamente ligada à expressão concreta da cidade, ou seja, à maneira como a cidade se distribuiu no espaço, e essa conformação espacial é a expressão da sociedade que a criou⁵. A maneira como se distribui a mobilidade na cidade, os modais, os investimentos públicos são, evidentemente, parte dessa sociedade e também são capazes de ajudar a descrevê-la. Por essa razão, tentaremos fazer a ponte, permanentemente, entre as transformações urbanas e o andar na cidade.

OBRAS ANALISADAS

A periodização proposta por Nestor Goulart Reis Filho, em *São Paulo – vila, cidade e metrópole* (2004), baseia-se no *status* político de São Paulo e na sua relação com os grandes fatos da história do Brasil. Nessa narrativa, Reis Filho destaca duas grandes transformações urbanas, capitais para qualquer proposta de periodização – a dinamização da economia a partir da exportação do café, no início do século XX, e, algumas décadas mais tarde, a expansão urbana causada pelo crescimento da industrialização e o influxo de migrantes de outras partes do país, a partir de meados do século XX, que altera profundamente a dinâmica da cidade, agora encabeçando uma rede de cidades numa dinâmica metropolitana. Esses dois marcos aparecem também em outras obras sobre a cidade, como no livro *A formação histórica de São Paulo*, de Richard Morse (1970), que descreve esses dois períodos como momentos de transformação – de comunidade a cidade e daí a metrópole. O historiador americano, que se autodescreve como “ecletico”, divide a história em fases ligadas a essas transformações: “Colonialismo e novos estímulos”, seguida da fase que cronologicamente se relaciona ao império – “Surge a cidade-mente”. A próxima fase encontra paralelo em todos os outros autores estudados: “O crescimento da cidade”, que se dá a partir de aproximadamente o último quarto do século XIX.

³ Cf. Estudo COMO ANDA. Disponível em: <http://comoanda.org.br/resultados/>. Acesso: 25 jan. 2019.

⁴ Parte da análise da bibliografia origina-se da dissertação de mestrado do autor. Cf. CALLIARI (2014).

⁵ Vários autores se dedicaram a esse tema. Para o sociólogo espanhol Manuel Castells (1999), a cidade não é apenas a expressão da sociedade que a criou, ela é a própria sociedade.

O século XX corresponde a um novo período: “a idade moderna”, que vai aproximadamente até o ano em que o livro foi escrito, 1954. Apesar de ter sido reeditado na década de 1970, o livro não sofreu mudanças em relação à edição da década de 1950, o que deixa um período posterior enorme a ser coberto.

A narrativa histórica se complementa com os dois livros do jornalista Roberto Pompeu de Toledo— numa perspectiva bastante autoral, mas que permite ao pesquisador saborear os eventos históricos sob uma intensa luz cultural, bastante relevante para este trabalho. Em *A capital da solidão* (2003), acompanhamos a cidade desde sua fundação até o ano de 1900, em que Toledo detalha as fases históricas do período colonial: “Começo” narra a fundação do primeiro assentamento em torno do colégio; “Incertezas”, o longo período de mais de duzentos anos da pequena vila, com uma economia claudicante. A última fase, “Arrancada”, expõe, como nos dois livros citados anteriormente, a força transformadora do influxo de capitais advindos da exportação do café, principalmente a partir da década de 1860. Em *A capital da vertigem* (2015), Toledo descreve o período entre 1900 e 1954, a partir de uma ótica que se pode chamar de culturalista, na medida em que seleciona fatos históricos que podem ter sido mais relevantes para entender as transformações da cidade e da sociedade: a Semana de 22, os planos urbanísticos, a Revolução Constitucionalista, a industrialização. De certa maneira, confirmam os marcos da evolução apontados anteriormente e ainda permitem obter indicações preciosas para esta tese, como, por exemplo, a descrição minuciosa de deslocamentos cotidianos ou de eventos especiais, como enterros, procissões e manifestações, que dão uma ideia clara das condições do andar a pé na cidade em algumas fases da sua história.

Como neste trabalho estamos buscando o ponto de vista do caminhar, ou ao menos um que tangencie e explique as transformações urbanas ocorridas em São Paulo que digam respeito ao pedestre, a essa bibliografia de teor mais histórico foram acrescentadas outras referências. A primeira é o livro do geógrafo Eduardo Yázigi, *O mundo das calçadas* (2000), escrito no final da década de 1990. Nele, Yázigi procura identificar os marcos históricos que possam ter influenciado e moldado a vida nas ruas, tema que mostra evidente paralelo com esta tese. As fases que ele propõe são quatro: entre 1560-1850, ano da promulgação da Lei das Terras; entre 1850-1891, quando sobe ao poder a nova elite paulistana após a proclamação da República; entre 1891 e 1930, ano da revolução que levou Vargas ao poder; e de 1930 até 1988, quando foi promulgada a nova Constituição brasileira.

De autoria da urbanista Regina Prosperi Meyer, há duas publicações que permitem validar a periodização sob dois pontos de vista complementares e podem oferecer uma solução para a questão da periodização desta tese. A primeira é *Dinâmica de transformação da área central de São Paulo*, que propõe uma periodização ligada à história econômica de São Paulo: de capital econômica do café a metrópole industrial a metrópole terciária. Essa divisão é particularmente útil para este trabalho, pois permite relacionar as fases econômicas às transformações urbanas, o que, por sua vez, pode ser relacionado ao ato de andar, seja como mobilidade urbana, seja como fruição da cidade. A própria autora explica essa relação:

Assim, é possível afirmar que as relações que a cidade e a metrópole estabelecem com os ciclos econômicos é de tal forma consequente que descrevê-los como um processo único é a forma mais acertada de não perder de vista sua dinâmica. [...] Esta ressonância da economia no território é, pelas razões já mencionadas, inseparável da própria configuração física deste território (MEYER, s.d., p. 6-7).

Também da mesma autora, o artigo “O papel da rua na urbanização paulistana” (1993) remete diretamente à utilização do espaço público, procurando analisar a rua tanto do ponto de vista da estrutura espacial como dos sistemas funcionais de uma cidade. A premissa é de que a rua é “elemento intrínseco do sistema estrutural inteiramente articulado ao sistema funcional que o processo de urbanização promoveu e ainda promove”. Como tal, ela é tanto instrumento como resultado do processo de urbanização e, no artigo, ganha nomes distintos, de acordo com a tipologia representativa de cada transformação urbana: desde as “ruas-caminho” da cidade colonial até as “ruas-simuladas” dos grandes condomínios atuais, passando pelas “ruas-cenário”, como a avenida Paulista do começo do século XX, e as “ruas-desurbanizadoras”, como o elevado Costa e Silva (MEYER, 1993, p. 13-23).

A análise de projetos específicos requererá bibliografias específicas, como *Os rumos da cidade*, de Cândido Malta Campos Filho (2002), e *Planos urbanísticos de São Paulo*, também de Campos em coautoria com Nadia Somekh (2012), que traz uma análise dos planos diretores ao longo do século XX. Outras obras serão referenciadas ao longo do trabalho, para iluminar algum aspecto de cada período.

As obras já citadas, entre outras, foram utilizadas por este autor para compor uma periodização na sua dissertação de mestrado, “Espaços públicos de São Paulo – o resgate da urbanidade”, de 2012, reescrita em formato de livro em 2016, com o título *Espaço público e urbanidade em São Paulo*. Nela, procurou-se juntar vários elementos historiográficos para compor uma descrição dos eventos que teriam afetado a apropriação do espaço público. Apesar de não terem o mesmo objeto, serão de utilidade para entender a periodização proposta nesta tese, uma vez que o espaço público parece ser um ponto de partida para descrever uma das atividades que se realizam no seu âmbito, o andar.

Finalmente, também foram analisados trabalhos acadêmicos que tratam direta ou indiretamente do caminhar em São Paulo. Um desses estudos é a dissertação de mestrado da arquiteta Maria Camila Loffredo D’Ottaviano: “Áreas de pedestres em São Paulo: origens, história e urbanismo contemporâneo” (2002). Apesar de se concentrar na área central da cidade e não ter como objetivo a periodização, o texto traz *insights* sobre os momentos em que a relação entre o pedestre e a cidade se transforma, desde o redesenho urbano para acomodar o tráfego de automóveis até o recrudescimento do conflito entre automóveis e pedestres, o que é reforçado pela análise de atas da Câmara pela autora.

Outro trabalho importante para tentar chegar a uma periodização é a dissertação de mestrado de Maria Ermelina Brosch Malatesta, “Andar a pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo”, de 2007. Nela, a autora procura demonstrar como o

andar a pé, apesar de ser o meio de transporte mais usado em São Paulo, foi relegado a um papel secundário nas gestões municipais e nos planos urbanísticos, chegando, de modo geral, aos mesmos parâmetros de análise – o automóvel como fator de ruptura, principalmente pelo redesenho urbano decorrente da sua presença ubíqua. Para efeito de periodização, apesar de uma diferença no objeto de estudo (as condições gerais de caminhabilidade), pode-se notar que os marcos relevantes no entendimento da relação do pedestre com a cidade são os mesmos destacados na obra de D’Ottaviano. O primeiro deles é o crescimento desenfreado do automóvel, o “devorador de espaços urbanos”, e a maneira como a cidade foi crescendo para acomodar suas demandas, em detrimento dos outros modos de transporte, principalmente o modal a pé, que sofre com “descontinuidades, desinformações, rampas, buracos, desníveis, intermináveis esperas, sustos e medos” (MALATESTA, 2007, p. 10).

Por fim, também ligado ao estudo do transporte na cidade é o livro de Eduardo Vasconcellos, *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo* (1999), que propõe uma quebra simples para entender as grandes transformações na mobilidade da cidade. Sob a ótica do desenvolvimento urbano e do impacto na mobilidade, existem dois períodos: um que vai do advento do automóvel até o início da Segunda Guerra Mundial e outro que começa a partir daí até o final do século XX.

Durante o primeiro período, a vida da cidade concentrava-se no Centro e sua dimensão manteve-se numa escala tal que tornava possíveis os deslocamentos em ônibus ou bonde em menos de 30 minutos. Os conflitos no trânsito aconteciam, mas eram “esporádicos”.

Após a Segunda Guerra, com a industrialização, o aumento da mancha urbana e a popularização do automóvel, o trânsito ganha dimensão política e passa a pautar a agenda de discussões da cidade, chegando a um ápice entre as décadas de 1960 e 1980, quando são realizadas grandes obras de expansão para o automóvel. Esse período caracteriza-se pela gradativa diminuição da importância do modo a pé de deslocamento nas políticas públicas, com deterioração das condições de deslocamento.

Numa proposição muito útil para este trabalho, Vasconcellos analisa as políticas públicas de transporte e trânsito que foram formuladas e implantadas na cidade e conclui que o período de 1960-80 pode ser apontado como o momento em que o trânsito se transformou, de fato, numa “questão”, envolvendo participação intensa da sociedade e com relação direta, ainda que em sentido trocado, com a questão da mobilidade a pé.

A PROPOSTA DE UMA PERIODIZAÇÃO PARA O TEMA DO ANDAR A PÉ NA CIDADE

Com base nas fontes citadas, decidimos por uma periodização que tente abarcar os principais marcos históricos da caminhabilidade na cidade, mas que se sustente em dois fatores: o modal de transporte paradigmático e o modelo de urbanização de cada

período. A caminhabilidade, como vimos, é uma condição que se situa na divisa entre a mobilidade e a urbanização. Os períodos, portanto, serão escolhidos em função da intersecção desses dois pontos de vista, enfatizando os momentos de ruptura:

Vale lembrar que a periodização é, por definição, um exercício de simplificação da realidade com o intuito de facilitar a visualização do objeto que se quer destacar. Dessa forma, optamos por um número relativamente pequeno de períodos, de modo a não forçar quebras que poderiam soar artificiais diante da complexidade de um período tão longo.

Cada período vai ser descrito separadamente, procurando enfatizar três aspectos: o contexto histórico, a configuração urbana e a caminhabilidade – sob o título “O pedestre e a rua”, para enfatizar o ponto de vista da pessoa que anda a pé pela cidade.

Quadro 1 – Períodos da história de São Paulo segundo o modal de transporte e o modelo de urbanização

FASE	O pedestre na cidade do carro de boi	O pedestre na cidade do bonde	O pedestre na cidade do ônibus	O pedestre na cidade do automóvel	O pedestre na cidade multimodal
Período	Sec. XIX até 1889	1889 a 1930	1930 a 1970	1970 a 2010	2010 até hoje
População aproximada	De 15 mil a 65 mil	De 65 mil a 900 mil	De 900 mil a 6 milhões	De 6 a 11 milhões	De 11 a 12 milhões
Frota de veículos	Zero	De 0 a 22 mil	De 22 mil a 483 mil	De 483 mil a 6,9 milhões	De 6,9 a 8,7 milhões
Marco inicial	—	República	O Plano de Avenidas	Expansão urbana	O primeiro plano diretor do Estatuto da Cidade
Contexto urbano e de mobilidade	Cidade delimitada pelo Triângulo histórico	Cidade concentrada e densa Expansão urbana organizada pelo bonde	Expansão urbana em direção às periferias A industrialização Implantação gradual do Plano de Avenidas – 23 de Maio, Marginal Tietê Grandes terminais de ônibus Fim do bonde	Metropolização Substituição gradual do setor secundário pelo terciário Crescimento de loteamentos clandestinos e favelas Introdução do modelo de condomínios fechados e shopping centers Implantação de grandes corredores viários – ligação leste-oeste, Marginal Pinheiros Metrô (1974) Corredores de ônibus (1980 – Paes de Barros)	Multimodalidade Regulamentação de aplicativos de transporte compartilhado Crescimento das ciclovias
A fruição no andar a pé	A possibilidade de percorrer a cidade inteira a pé	O início da experiência da fruição urbana – paisagismo, comércio, lazer, diversidade	O centro como aglutinador da vida urbana A vida cotidiana nos bairros	Pedestrianização do centro	Retomada de espaços públicos Iniciativas de melhoria da fruição pública
As barreiras ao andar a pé	Ausência de calçamento Relevo	O início do conflito com meios de transporte As barreiras urbanas – os trilhos Lei de loteamentos privados sem calçadas	Distanciamento gradual do centro Dependência de ônibus e acessos a terminais desregulamentados	Aumento do tempo de deslocamento residência-trabalho Travessias de vias expressas e marginais Falta de infraestrutura nas periferias Grandes lotes murados Medo da violência Atropelamentos	Microacessibilidade Troca de modais Transposição de avenidas e rios
Marcos na caminhabilidade	Código de posturas (1850 e 1867) Início do calçamento de ruas e separação de calçadas	Embelezamentos durante a gestão de Antônio Prado (1899-1911)	Plano de Avenidas (1930)	Pedestrianização no centro (1976) Metrô (1974)	PDE 2014 Lei das Calçadas – 15.442/12 Plan Mob (2015) Estatuto do pedestre (2017) Comissão Permanente de Calçadas (CPC) – decreto 57.627/17

2.1. SÉCULO XIX ATÉ 1889. O PEDESTRE NA CIDADE DO CARRO DE BOI

Figura 87 – O espaço público criado pela Fonte do Tebas. c 1863.
Estereoscópio. Foto: Militão Augusto de Azevedo. Fonte: LAGO, 2005, p. 121.

CONTEXTO HISTÓRICO

O termo “comunidade” é usado por Richard Morse (1970) para definir as relações nesse período, caracterizadas por um senso de coesão implícito entre os habitantes. Mesmo numa sociedade pautada por uma etiqueta específica de comportamento para cada grupo social, os processos da vida em comum integravam frequentemente os grupos sociais numa única comunidade.

Esse longo período apresenta, segundo os historiadores, uma vida pública marcada pelas rotinas de uma comunidade pequena (e oscilante, devido às periódicas saídas de grandes grupos de pessoas nas bandeiras), física e culturalmente isolada do resto do território e influenciada pelos ritos da Igreja católica e pelo patriarcalismo. Parte do isolamento da comunidade pode ser explicada pela dificuldade de acesso à costa e, portanto, ao resto do Brasil e exterior. O trânsito de pessoas, mercadorias e ideias sempre foi dificultado pela barreira da serra do Mar.

Outro aspecto característico dessa fase tem relação direta com a maneira com que o próprio espaço urbano foi sendo desenvolvido: a intermitência da ocupação da cidade por uma parcela influente da população.

O historiador Caio Prado Júnior, em *A cidade de São Paulo* (1983), explica que o solo ao redor do povoamento não oferecia boas condições para plantio. Assim, as fazendas foram se situando em distâncias crescentes do Centro, gerando um relacionamento errático da elite agrária com a vila/cidade. Ao manterem as residências principais nas sedes de suas chácaras e as “secundárias” na cidade, os fazendeiros viriam a São Paulo apenas quando das reuniões políticas na Câmara. Esse comportamento durou até meados do século XIX e acabou com a chegada do trem, mas, até esse período, pode-se dizer que parte da elite teve pouca participação e interesse nas melhorias do povoado.

CONFIGURAÇÃO URBANA

Área Urbanizada

1872

Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa.
Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.
Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/Dipro

Figura 88 – Mapa de expansão da área urbanizada da região metropolitana de São Paulo em 1872. Em destaque, a mancha urbana até 1881. Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa), 2002-2003. Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento (Sempla). Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1872.jpg. Acesso: 26 jan. 2019.

Desde a sua fundação e durante os primeiros séculos de sua ocupação, São Paulo manteve-se nos limites da colina histórica, ainda razoavelmente visíveis em meados do século XIX. Para além da colina histórica, havia uma pequena concentração a leste, depois da várzea do Tamanduateí, e um foco de urbanização em direção à Luz (Fig. 88). Fora dessa área, encontravam-se outras freguesias, como a do Ó e de Santo Amaro, centralidades que hoje fazem parte da cidade.

Figura 89 – “Mappa da cidade de São Paulo e seus subúrbios” – Feito por Ordem do Ex.mo. Sr. Prez. o Marechal de Campo Manoel da Fonseca Lima e Silva pelo Engenheiro Civil C. A. Bresser. c. 1844-1847. Fonte: Arquivo Histórico Municipal. Disponível em: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1847.htm>. Acesso: 26 jan. 2019.

Dentro da colina histórica, a organização espacial se constitui a partir de alguns marcos, a maioria deles criados a partir dos largos e adros das igrejas e mosteiros, com os caminhos antigos definindo a expansão da cidade (PRADO JÚNIOR, 1983). Além dos três vértices do Triângulo histórico formado pelos mosteiros – de São Bento, construído em 1630, do Carmo, em 1594, e de São Francisco, inaugurado em 1647 – o espaço urbano se organiza ao redor do largo da Matriz (Sé, depois que a cidade passou a ser sede de bispado, em 1745) e do Pátio do Colégio, que acomodou mais tarde o palácio do governo.

As escarpas

Além do calçamento precário, outra barreira ao caminhar era formada pelo próprio relevo da cidade – o Triângulo histórico, afinal, estava localizado numa colina, escarpada em pelo menos dois de seus três lados. As áreas lindeiras ao córrego do Anhangabaú e ao rio Tamanduateí apresentavam íngremes barrancos.

Figura 90 – Paredão do Piques e ladeiras do Ouvidor e São Francisco (atual local da Praça das Bandeiras), 1862. Foto: Militão Augusto de Azevedo. Disponível em: <http://djweb.com.br/historia/seculo19/militao.htm>. Acesso: 26 jan. 2019.

Do lado do Anhangabaú, o córrego escavara uma depressão pronunciada – o vale do Chá, cujas encostas eram transpostas com menos dificuldade apenas nos pontos mais a norte, no início da São João, ou a sul, no Piques (Fig. 90).

Figura 91 – O vale do Anhangabaú, 1890. Foto: autoria não identificada. Fonte: <http://netleland.net/sao-paulo/as-transformacoes-do-vale-do-anhangabau-parte-i.html>. Acesso: 26 jan. 2019.

Do lado do Tamanduateí, a descida até o rio era feita por ladeiras íngremes, algumas das quais ainda conservam o nome, como a Porto Geral. Após a descida, a várzea do rio, com seus meandros e cheias eventuais, também se constituía num obstáculo, sendo transposta por uma ponte que abria caminho para uma pequena estrada que ia dar no nascente bairro do Brás, a leste do Triângulo.

Figura 92 – Vista da várzea do Carmo a partir do Pátio do Colégio, 1862. Foto: Militão A. de Azevedo. Fonte: http://spempretoebranco.blogspot.com/2014/04/blog-post_24.html. Acesso: 31 jan. 2019.

O PEDESTRE E A RUA

Do ponto de vista deste trabalho, o da mobilidade a pé, o restrito espaço urbano da época oferecia aos moradores a possibilidade de ser percorrido inteiramente a pé, com não mais do que 3 km entre os pontos mais distantes.

O Triângulo histórico era composto por ruas estreitas e becos mal-iluminados, numa área muito concentrada. O chão era de terra até meados do século XVIII, quando algumas ruas começam a ser revestidas com pedras. Em 1790, o governador Bernardo Lorena realiza um programa de calçamento no Centro para amenizar a dificuldade do andar: “É tão grande a irregularidade que se encontra em quase todas as ruas desta cidade que não pode ter emenda sem a destruir” (apud TOLEDO, 2003, p. 271). Com as obras realizadas, o júbilo do governador foi registrado: “O engenheiro João da Costa Ferreira tem dirigido o modo de se calçarem as ruas desta cidade, e já algumas delas estão acabadas e ficaram excelentes” (id. *ibid.*). Somente com as posturas de 1822,

dá-se a obrigatoriedade de construção de passeios em algumas ruas (YÁZIGI, 2000). Benedito Lima de Toledo resume: “O leito das ruas é de terra e a pavimentação se restringe à faixa frente às casas, um calçamento de pedra arrematado por uma vala de águas pluviais” (apud TOLEDO, 2003, p. 271).

O uso do termo “calçada” merece uma explicação, pois ilustra não só uma mudança semântica mas de prática urbanística. O livro *A aventura das palavras da cidade, através dos tempos, das línguas e das sociedades*, com organização de Christian Topalov (2014), mostra que o termo era usado originalmente em Portugal e Brasil para designar “um caminho ou uma estrada revestidos de forma uniforme por pedras ou seixos” (p. 131-8). Era o caso, por exemplo, da Calçada do Lorena, a estrada para a descida da serra do Mar, que havia sempre sido um obstáculo tremendo na ligação entre São Paulo e o litoral e que, na gestão de Bernardo Lorena como governador da província, foi inteiramente revestida, tornando-se, na descrição do frei Gaspar da Madre de Deus, “uma ladeira espaçosa, calçada de pedras, por onde se sobe com pouca fadiga e se desce com segurança” (apud TOLEDO, 2003, p. 274).

Da denominação original, o termo evoluiu durante o século XIX de maneira diferente nos dois países. Em Portugal, passou a designar um tipo de via urbana, enquanto no Brasil passou gradualmente a designar a faixa de solo ao redor dos edifícios de taipa, que, para proteção, era pavimentada. A legislação da cidade de São Paulo chegou a usar simultaneamente tanto o termo “calçada” como “passeio” (como em Portugal) para designar o espaço dos pedestres ao longo do século XIX. Durante o século XX, porém, ainda se veem dúvidas na utilização legal, como, por exemplo, no Código Saboya, de 1929, que estabelece distinção entre os dois: “passeio” como a área ao longo das vias destinada aos pedestres e “calçada” como a área revestida em frente aos prédios. Apesar de a legislação ainda usar os dois termos, o que se vê é a consagração de “calçada” no uso cotidiano, que deu origem a outros termos, como “calçadão”, inicialmente usado para denominar uma calçada larga e “cênica”, como a que segue ao longo da praia de Copacabana, no Rio de Janeiro, e depois para se referir a qualquer rua pedestrianizada.

Andando pelas ruas no século XIX, o pedestre iria se deparar com uma comunidade pouco densa, de casas rústicas e ruas sujas, frequentadas pelos animais, num ritmo de vida que Richard Morse (1970) chamou de modorrento, marcado apenas pelos rituais religiosos ou cívicos: “A cidade funcionava ao acaso” (p. 53).

Pode-se dizer que as ruas da cidade eram a expressão física dessa sociedade, tanto na aparência como em suas idiossincrasias. Em primeiro lugar, não eram frequentadas cotidianamente por todos os habitantes da cidade. Dos séculos XVII ao XIX, abrigavam os chamados “homens bons” (homens livres, donos de terras e respeitáveis), tropeiros, mascates, quitandeiras, lavadeiras, prostitutas. Mas os personagens mais frequentes nas ruas eram os escravos, que as percorriam para realizar suas tarefas, como fazer as compras das casas, buscar água nas fontes e chafarizes, levar lixo para os aterros, vender produtos (escravos de ganho), carregar excrementos (os chamados “tigres”).

[...] as ruas, alamedas e praças da cidade, todas as suas áreas de circulação e reunião pública estavam de posse dos escravos e de homens livres humildes; tropeiros, vendedores, lavradores... As famílias patriarcais viviam retiradas em seus sobrados. Não tinham pontos diários de reunião em público, nem passeios, nem centros de lojas nem restaurantes elegantes (MORSE, 1970, p. 62).

Outro dado revelador da falta de diversidade nas ruas – e da própria configuração da sociedade da época – era o fato de as mulheres “de família” serem mantidas dentro de casa, longe das vistas das pessoas das ruas, escondidas atrás de treliças, muxarabis e rótulas⁶. As exceções eram os dias de procissão, nos quais elas tinham permissão de sair do confinamento. O caminhar de muitas dessas mulheres, porém, talvez não fosse literal, pois há registro do uso de liteiras, tanto na cidade como para vencer trechos do caminho da serra do Mar (Fig. 93):

Agora, para subir e descer a serra, algo que já vinha em decadência, que era fazê-lo no lombo dos índios escravos, ou em liteiras por eles conduzidas, quase desaparecia, e esse “quase” vai por conta das senhoras que, até meados do século XIX, ainda davam preferência a viajar em cadeirinhas sustentadas por braços humanos (HOLANDA⁷ apud TOLEDO, 2003, p. 274).

Figura 93 – Mulher sendo carregada em liteira em São Paulo, 1860. Foto: autoria desconhecida. Fonte: KARP, P. *O Brasil na fotografia oitocentista*. São Paulo: Metalivros, 2003. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Senhora_escravos_1860.jpg. Acesso: 26 jan. 2019.

⁶ As rótulas foram proibidas em 1808, mas perduraram até meados do século XIX, segundo Morse (1970).

⁷ HOLANDA, Sérgio B. *Caminhos e fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. p. 130-1.

As procissões, aliás, eram os grandes eventos de ocupação da vila pelas pessoas: envolviam a quase totalidade da população, chegando a ser obrigatórias por lei na época colonial, com supervisão da própria Câmara municipal. Os moradores deviam ceder os escravos e enfeitar as casas com velas e flores (YÁZIGI, 2000). O trecho a seguir mostra o *frisson* causado pela passagem de uma procissão, vista do sobrado da família do barão Sousa Queirós, na esquina da São Bento com rua do Ouvidor.

Vinha-se o aviso de que a procissão ia deixando a igreja. Chegavam-se todos às janelas: os senhores com suas famílias, às do salão grande; as meninas, às dos quartos; e, às da cozinha, todo o pessoal de serviço: pajens, mucamas e crianças. Dirigiam-se os olhares para o portal da igreja, onde apareciam os andores, suportados por ombros másculos, mediante longos varais (BARROS⁸ apud TOLEDO, 2003, p. 371).

Depois do cortejo, a festa continuava; “as ruas ficavam ainda mais borbulhantes de gente que passava de um lado para outro. As quitandeiras, tabuleiros à cabeça, vendiam quitutes. E assim ia, noite adentro, até altas horas” (TOLEDO, 2003, p. 271). Talvez, nem tão altas assim, pois a influência da religião na vida pública também se estendia à rotina do dia a dia, estabelecendo inclusive o horário de recolhimento dos moradores: 9h no inverno, 10h no verão (FREHSE, 2004).

Além das celebrações religiosas, havia os eventos cívicos, como as sessões da Câmara, que atraíam os moradores de fora, e os eventos festivos, como o entrudo, que depois foi substituído pelo carnaval e as festas juninas.

Os animais faziam parte da paisagem urbana e incluíam galinhas, porcos e outras criações. Somente em 1713, dois anos depois de São Paulo ter sido promovida à categoria de cidade, foi promulgada lei para coibir, por exemplo, a presença de porcos nas ruas. Um raro movimento de atenção ao espaço urbano detectado nesse período foi a vinda de um profissional encarregado de disciplinar a abertura de logradouros públicos em 1750. Pela raridade, tal ato foi descrito por Regina Meyer (1993) como um “embrionário zelo pelo espaço público” (p. 16).

No século XIX, algumas transformações em São Paulo começariam lentamente a mudar o caráter provinciano da cidade e, como consequência, suas condições físicas.

A primeira delas foi a inserção no cenário político nacional. Se na época colonial foram longos os períodos de relativa autonomia política, no Império, o *status* da cidade muda com o seu reconhecimento como capital da província, a subordinação política ao regime da Capital e a nomeação de um presidente de província⁹.

⁸ BARROS, Maria Pais de. *No tempo de dantes*, São Paulo: Paz e Terra, 1998. p. 41-5.

⁹ As fases político-administrativas de São Paulo: fundação (1554); Vila de São Paulo de Piratininga (1560); sede da capitania (1709); cidade (1711); sede de província (1721); extinção da capitania e anexação à comarca do Rio de Janeiro (1748); restaurada a capital da capitania (1765); capital da província (1815); capital do estado (1889); criação do cargo de gestor municipal – intendente (1890); criação do cargo de prefeito (1899); nomeação indireta de prefeitos por interventores ou pelo governo estadual (1930-1953/1964-1985); volta da eleição direta para prefeito (1985).

A mudança administrativa e o *status* político ajudaram a inverter a tendência de os fazendeiros morarem fora da cidade e trouxe reflexos para a vida pública: o início de uma preocupação formal com a qualidade arquitetônica dos prédios públicos, que Reis Filho (2004) associa a uma crescente influência iluminista da elite, a despeito do interesse do governo central em enfraquecer as províncias e cidades.

Assim, são feitas algumas melhorias na condição dos espaços públicos, além daquelas que já haviam acontecido sob a gestão do governador Bernardo José de Lorena, a partir de 1788: o chafariz de Tebas, a ponte sobre o Anhangabaú, a ladeira do Piques (atual ladeira da Memória), o início da pavimentação de ruas e até o primeiro teatro – o Teatro de Ópera –, além, é claro, do calçamento da estrada para Santos, que ganhou o nome do governador. A elas vêm se somar as reformas das igrejas e conventos, desde o final do século XVIII e ao longo do século XIX.

Um efeito curioso dessas melhorias foi a mudança de nomes de lugares, para torná-los mais respeitáveis (YÁZIGI, 2000). Foi assim que sumiu o nome do córrego do Quebra Bunda, na Aclimação. Foi assim também que algumas ruas foram mudando sucessivamente: a rua das Casinhas virou do Palácio e depois do Tesouro ou, para alguns autores, rua da Quitanda.

Outro evento que teve influência direta na vida das ruas da cidade foi a fundação da Academia de Direito de São Paulo, em 1828. Apesar do número baixo de formandos, pode-se dizer que a Academia de Direito foi um pequeno catalisador de mudanças, pelo poder multiplicador da instituição e pelo fato de abrigar uma elite, vinda de várias regiões do Brasil, que acabou ocupando, ao longo dos anos, cargos importantes na administração pública e também na vida cultural, tanto na monarquia como já no período posterior, da República (Álvares de Azevedo, Rodrigues Alves, Rui Barbosa, Campos Salles, Oswald de Andrade, entre outros). Os estudantes tinham demandas próprias por associação, diversão e troca de ideias, o que parecia estar em contradição com o ambiente urbano que encontravam aqui.

Um desses estudantes era o poeta romântico Álvares de Azevedo, que frequentou a Academia de Direito a partir de 1848. Ele fez de São Paulo um palco constante em suas obras e acabou por pintar um retrato triste da cidade em sua obra teatral *Macário*: “A cidade ainda não deixou de ser São Paulo, o que quer dizer muita coisa – entre as quais tédio e aborrecimento” (apud TOLEDO, 2003, p. 354). O tédio parece ter razão de ser. A cidade dispunha de algumas tabernas, mas nada que fizesse a alegria dos estudantes, que, como Álvares de Azevedo, inventavam passeios e rituais até no cemitério localizado no atual bairro da Liberdade.

As calçadas do Centro são objeto de comentário específico do estudante que talvez estivesse mais afeito às condições da corte, de onde veio: “as calçadas do inferno são mil vezes melhores” (id. *ibid.*, p. 354-5). A crítica não se resume à ficção. Em suas cartas, Álvares de Azevedo equiparava sua miséria sentimental ao calçamento da cidade:

Quanto a outros divertimentos – *nichts* –, só andar pelas ruas dando topadas nas pedras – coisa em que nada se ganha à exceção de calos e roturas nos sapatos. Reduzido a ficar em casa, por não ter sequer aonde ir, e não achar prazer em andar correndo ruas, acho-me na maior insipidez possível, ansioso de deixar essa vida tediosa do mal-ladrilhado S.Paulo! (AZEVEDO¹⁰ apud FREHSE, 2011, p. 108).

De fato, andar a pé em São Paulo, embora fosse o principal meio de transporte, podia tanto ser um ato natural, numa cidade concentrada e sem outras opções de locomoção, como também uma experiência sensorialmente desafiadora.

Outros alunos da academia de São Francisco também parecem ter dado muita importância ao que consideravam péssima qualidade do pavimento da cidade. Vieira Bueno, por exemplo, promotor, advogado, presidente do Banco do Brasil na Corte e egresso da Academia de Direito, escreveu sobre o que viu entre os anos de 1830 e 1840, em um livro de memórias:

A cidade tinha poucas ruas empedradas, e o calçamento era péssimo, por ser feito com pedras não aparelhadas e, além disso, de má qualidade para semelhante aplicação, por ser pouco resistente e muito irregular na forma. [...]

Como não há mal que não traga algum bem, o pisar faceiro das paulistanas era atribuído ao hábito adquirido pela necessidade de pisar com cuidado em calçadas escabrosas (VIEIRA BUENO¹¹ apud FREHSE, 2011, p. 110).

A piada com o andar faceiro das paulistanas aparece em outra carta do ex-estudante João Cardoso de Menezes e Souza, barão de Paranapiacaba:

O centro da cidade estava calçado. Mas que calçamento, santo Deus! Eram pontaletes eriçados, desiguais, espécies de bocas de lobo, a descoberto.

As gentis paulistanas faziam milagres de equilíbrio para conservarem o seu gracioso porte e mágico meneio. Pareciam sílfides a resvalarem com os seus mimosos pezinhos sobre aquelas escabrosidades (NOGUEIRA¹² apud FREHSE, 2011, p. 111).

Há outro ponto de vista a ser considerado na argumentação sobre o uso da rua, o do pedestre como personagem da cidade. Fraya Frehse, em *Ó da rua!* (2011), usa a etnografia como metodologia para propor uma análise dos que andam pelas ruas de São Paulo entre o fim do século XIX e o início do século XX. A minuciosa observação de fotos,

¹⁰ AZEVEDO, Vicente de (org). *Cartas de Álvares de Azevedo*. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1976. p. 110.

¹¹ VIEIRA BUENO, Francisco de Assis. *A cidade de São Paulo: recordações evocadas de memória*. Notícias Históricas. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1976 [1 ed. 1903]. p. 7-8.

¹² NOGUEIRA, Paulo de Almeida. *Minha vida: diário de 1893 a 1951*. v. 3. São Paulo: [s.e.], 1998. p. 3-4.

cartas e relatos permite “tipificar” as pessoas que aparecem nas fotos: aqueles que pertencem às ruas, os que estão de passagem – os transeuntes¹³ – e ainda os visitantes.

Figura 94 – Rua da Constituição, 1862. Foto: Militão Augusto de Azevedo. Fonte: SILVA, Renato Araújo da. *A São Paulo de Militão: fotografias e ruínas da capital do progresso*. São Paulo: Museu Afro Brasil, 2012. p. 12. Disponível em: <http://www.museuafrobrasil.org.br/docs/default-source/publica%C3%A7%C3%B5es/silva-renato-araujo-da-a-s%C3%A3o-paulo-de-milit%C3%A3o-2012.pdf?sfvrsn=0>. Acesso: 27 jan. 2019.

As fotos, principalmente as duas séries de Militão Augusto de Azevedo, mostram pessoas andando calmamente (Fig. 94) e também cenas onde ninguém está em movimento. Todos, porém, estão nas ruas. Essa mistura de espaço de passagem com espaço de permanência parece evocar uma mistura também nos papéis – pedestres, passantes, vendedores. Ninguém parece ser só um pedestre, ninguém parece estar apenas se deslocando. O relacionamento com a cidade é quase “palpável” nessas fotos. É possível imaginar que o sujeito que anda pela rua esteja na iminência de encontrar alguém e começar uma conversa interminável. O vaguear, o vadiar, o deixar-se estar parecem fazer parte do ato de andar. Nesse sentido, é interessante registrar que a discussão sobre a civilidade esperada para uma cidade “moderna” vai questionar todas as atividades que colocam em xeque a mobilidade, ou a circulação eficiente das pessoas.

¹³ A esse respeito, Frehse (2011, p. 47) estabelece uma diferenciação entre pedestre e “transeunte”, uma distinção que busca enfatizar a transformação do uso da rua no final do século XIX, de lugar de vivência cotidiana e permanência a um lugar que ressalta a circulação com regularidade, como veremos no período seguinte.

No final do século XIX, São Paulo passa por um processo de transformação física desencadeada por uma profunda mudança na sua dinâmica econômica e social. A exportação do café dinamiza a economia da província, estimula a construção de ferrovias para o escoamento da produção, gera o capital excedente para o financiamento da indústria e catalisa a imigração. As transformações são de tal ordem que esse período é comumente tratado como uma segunda fundação da cidade.

As primeiras manifestações dessa “nova” cidade acontecem durante a gestão de João Teodoro Xavier, que ocupou a presidência da província entre 1872 e 1875. Nesse período, várias reformas foram implementadas, entre elas, a melhoria de parques (como o Jardim da Luz e, principalmente, o aterro da várzea do Carmo), a regularização de praças (como a dos Curros, atual República) e a abertura de ruas (Conde d’Eu, atual Glicério, João Teodoro e Palha, atual 7 de Abril) ou a ampliação das já existentes (como Pari, Gasômetro e Municipal, atual ladeira General Carneiro), formando um círculo viário ao redor da cidade e garantindo acesso às estações ferroviárias na Luz e no Brás (CAMPOS FILHO, 2002).

A Câmara Municipal, na época o órgão executivo da capital da província, complementou as reformas de João Teodoro com o largo do Rosário (atual Antônio Prado) e as ruas Onze de Junho (atual Dom José de Barros) e Bráulio Gomes, mas, principalmente, promulgou em 1875 o Código de Posturas, fixando normas para edificação¹⁴, arruamento, higiene, segurança e lazer, entre outras relativas a aspectos da própria urbanidade¹⁵.

Do ponto de vista da pertinência para este trabalho, cabe destacar medidas como o estabelecimento do limite de velocidade para os veículos urbanos, a tração animal – o meio-trote; a determinação da largura mínima de 16 metros para as novas ruas (o que perduraria até meados do século XX); e, finalmente, a instituição definitiva do passeio e a obrigação de calçamento pelo proprietários dos imóveis (D’OTTAVIANO, 2002)¹⁶.

O Código de Posturas – que passaria por revisão em 1886 – acabou incentivando a cisão territorial ao empurrar para fora das áreas centrais da cidade os habitantes mais pobres, que viviam em moradias precárias consideradas uma ameaça à saúde pública.

¹⁴ Uma das medidas foi determinar a altura mínima para novas edificações, adotada já no novo loteamento das terras do então barão de Itapetininga, criando o padrão para o “Centro novo” e também para o nascente bairro dos Campos Eliseos, cujo sucesso deu origem ao que Campos Filho (2002) chama de “febre de loteamentos”, entre 1880 e 1890.

¹⁵ Além da proibição de instalar portas que abrissem para fora (D’Ottaviano, 2002), o que representava um óbvio risco para os pedestres, e de fazer uso privado das ruas, proibiu-se também todo tipo de algazarra, inclusive o próprio entrudo (TOLEDO, 2003).

¹⁶ Essa é uma questão que perpassou o século XX inteiro até nossos dias; apesar de várias novas regulamentações, as calçadas contemporâneas ainda estão sob responsabilidade do proprietário do imóvel defronte a elas.

Em que pese a preocupação com as condições sanitárias, é possível também entender a lei como uma maneira de isolar as habitações mais ricas do convívio com habitantes das

casas mais modestas, que, com as leis sanitárias, foram sendo obrigados a deixarem as regiões centrais onde moravam. Separadas, as classes sociais perdem as oportunidades de contatos diários, tão importantes para a consciência e o respeito pela diversidade. Frehse (2011), assim como Raquel Rolnik, em *A cidade e a lei* (1999), vê nesse conjunto de normas um instrumento claro de dominação política do espaço pela elite. O objetivo seria transformar a rua em centro para uma vida pública exclusiva, o que explicaria o fato de que a melhoria da infraestrutura urbana tenha sido acompanhada da preocupação com a desobstrução das ruas. Preocupação esta traduzida pelo início da regulamentação para o comércio ambulante, em 1877, e, principalmente, a desapropriação dos cortiços. Ainda de acordo com Frehse (2011), introduzir hábitos de apropriação e usos da rua através de códigos de postura mexe com a espontaneidade da ocupação. Tais códigos, segundo ela, tinham a ver com os próprios símbolos esperados da cidade moderna: as regras consolidadas estimulavam a circulação e a impessoalidade.

Seja como for, estavam assim estabelecidas as bases para a próxima fase, em que a autonomia administrativa, o fluxo de capital e a imigração moldaram uma cidade substancialmente diferente da existente, com impactos diretos na mobilidade e na fruição urbana.

2.2. 1889-1930. O PEDESTRE NA CIDADE DO BONDE

Figura 95 – Rua Líbero Badaró em 1916, já alargada. Fonte: ELETROPAULO. *A cidade da Light: 1899-1930*. v. 1. São Paulo: Departamento de Patrimônio Histórico/Eletropaulo, 1990. Disponível em: <https://pt.slideshare.net/DeniseJankovic1/visitacao-centro2008>. Acesso: 27 jan. 2019.

CONTEXTO HISTÓRICO

Nas quatro décadas que vão da proclamação da República, em 1889, à revolução de 1930, a cidade de São Paulo viveu uma aceleração sem precedentes na atividade econômica, na complexidade das relações sociais e no tamanho de sua população.

As mudanças causadas pelo tripé café-indústria-imigração foram de tal ordem que moldaram as bases para que São Paulo começasse o século XX em condições relativas totalmente distintas daquelas verificadas trinta anos antes: aumento brutal da população (de 31 mil para quase 240 mil em 1900), com o fim da escravidão e a vinda de imigrantes para o campo e a indústria; aumento da diversidade de pessoas na cidade; maior importância relativa no cenário nacional (de décima maior cidade a terceira); e maior relevância política (de cidade provinciana no Império a protagonista na República).

A exportação do café, principal produto havia décadas, passa fisicamente pela cidade desde 1867, quando foi inaugurada a Santos-Jundiaí. Financeiramente, o fluxo de capital também é intermediado por São Paulo, na forma de casas de câmbio, bancos e demais estruturas de apoio à exportação¹⁷.

Do ponto de vista administrativo, a proclamação da República também contribuiu para a velocidade da implementação das mudanças urbanas, impulsionada pela relativa autonomia estadual, concedida pela Constituição de 1891. A Constituição também permitiu o fortalecimento do poder executivo municipal e a criação do cargo de prefeito em 1898, primeiramente escolhido entre os vereadores e a partir de 1916 por meio de eleições diretas. A própria estrutura de representação republicana também favoreceu a oligarquia paulistana, que viu seus interesses econômicos, inicialmente o café e posteriormente a indústria, representados a nível federal.

O aumento do poder econômico e político da cidade veio acompanhado de um “novo patamar de urbanização”:

[...] o frio e nevoento burgo dos estudantes antes estigmatizado pela tuberculose, tornava-se refúgio salubre a salvo de febres tropicais. Os detentores do poder econômico tinham mais uma razão para eleger a capital como centro residencial e de negócios. A centralização de atividades no município dependia, porém, de um novo patamar no padrão de urbanização da cidade – consubstanciado na qualidade dos espaços públicos e na funcionalidade do conjunto urbano (CAMPOS FILHO, 2002, p. 53).

¹⁷ Richard Morse (1970) explica como São Paulo acabou sendo a grande beneficiária desse influxo de capital. As outras duas possíveis candidatas naturais, Santos, o porto exportador, e Campinas, o centro da região cafeeira, sofreram, como outras cidades brasileiras, surtos gravíssimos de doenças. Em Santos, as vítimas fatais de malária, febre amarela e varíola chegaram a mais de 20 mil pessoas entre 1880 e 1890. Em Campinas, a febre amarela provocou despovoamento e decadência econômica, principalmente entre 1889 e 1897.

CONFIGURAÇÃO URBANA

As mudanças urbanas prenunciadas nas décadas anteriores se consolidam e ganham impulso, transformando a dinâmica da cidade e a vida de seus habitantes, e impactando diretamente a experiência da mobilidade urbana. Se em 1893 já eram 130 mil habitantes, em 1900 esse número praticamente dobrara, chegando a 900 mil em 1930.

Tamanho crescimento haveria de causar uma transformação profunda no território e, consequentemente, na forma de percorrê-lo a pé. Como acomodar tanta gente que chegava ao mesmo tempo? A primeira resposta foi o crescimento da mancha urbana, com a população espalhando-se em bolsões de urbanização ao redor do Centro, nos setores leste, norte e sudeste. Ao fim do período, a cidade já não podia mais ser percorrida a pé, e o bonde se tornou o novo estruturador urbano.

Os novos bairros acomodam parte do crescimento populacional e são visíveis no mapa de 1924, densificando a ocupação a partir do Centro, a sul e oeste da colina histórica, a leste do Tamanduateí e a norte do Tietê (Fig. 96).

Figura 96 – Mapa de São Paulo, 1924. Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL). Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/1924.jpg. Acesso: 28 jan. 2019.

Do ponto de vista da forma urbana, a cidade estabeleceu aí as bases para sua expansão para além dos limites do Triângulo histórico, o que significou o início da cisão geográfica entre as classes ricas e pobres, além do estímulo ao fortalecimento da embrionária classe média urbana. Se durante todo o período colonial e imperial as classes sociais habitavam o mesmo perímetro (em que pesem as diferenças de condição social e de habitação, como o fato de as baixadas serem menos valorizadas que as áreas altas e planas), a partir das últimas décadas do século XIX elas começam a se separar geograficamente.

A oeste, o vetor de crescimento são os novos loteamentos de antigas chácaras que circundavam a cidade. Em 1876, foi concluído o loteamento da Chácara do Chá, e nas décadas seguintes a elite foi ocupando gradativamente essa vertente, em bairros que demonstram a preocupação em imitar os bulevares franceses na arborização e no desenho das calçadas. Sucessivamente, são urbanizados os Campos Elíseos, Vila Buarque, Higienópolis, Pacaembu, avenida Paulista e Jardim América, numa marcha que seguiu, no final do século XX, até Alphaville, fora dos limites do município (VILLAÇA, 2005).

No lado oposto, a linha do trem estimulou a instalação de indústrias em suas margens. A solução para a moradia dos operários foi a construção de vilas próximas às indústrias, em loteamentos privados, vilas operárias das próprias empresas ou casas de aluguel, que foram ocupando o vetor leste da cidade – Brás, Mooca, Belenzinho, Pari (a exceção foi o bairro da Lapa, também criado às margens dos trilhos, mas a oeste).

O trem também teve o efeito de facilitar a inclusão dos fazendeiros na vida citadina.

A rede vislumbrada para o escoamento do café teve vários efeitos na vida do espaço público. Fazendeiros já podem dispor mais facilmente de um modo de vida que exigia [...] um espaço público que não os envergonhasse (YÁZIGI, 2000, p. 81).

A paisagem urbana se sofisticava e aumentava em complexidade. O crescimento econômico se traduz em mais capacidade de investimento, o que ajuda a consolidar o desejo da nova elite de produzir um novo espaço urbano para viver. A modernização da cidade acompanha essa visão. O palco da nova vida deve ser moderno, confortável, bonito, a exemplo das cidades europeias, sobretudo Paris.

O outro lado da face europeia é justamente a cidade que resultou desse crescimento explosivo, fora do Centro. O “urbanismo republicano estabeleceu diferenças sociais nos espaços urbanos mais nítidas do que as que haviam existido no império escravista” (REIS FILHO, 2004, p. 142). O contraste entre os bairros ricos e pobres que se criavam era grande. Nos bairros das classes alta e média, as casas passaram a ser isoladas nos centros dos lotes, de acordo com o Código de Posturas que induziu a individualização e diferenciação progressiva das casas. Ao redor delas, “os bairros habitados pelas famílias mais ricas e de classe média estavam calçados e arborizados, atendidos por todos os serviços públicos disponíveis”, enquanto nos de baixa renda a aparência das ruas e praças “era, em geral melancólica [...] as próprias ruas apresentavam um

cenário de precariedade. As raras praças, existindo em geral apenas onde havia igrejas, não recebiam maiores cuidados urbanísticos em sua ambientação” (id. *ibid.*, p. 186-7).

As intervenções de Antônio Prado

O primeiro prefeito de São Paulo, Antônio da Silva Prado, escolhido por seus pares da Câmara para o triênio 1899-1901 e confirmado por mais três mandatos, foi o responsável por uma remodelação urbana que impactou diretamente na qualidade dos espaços públicos e, indiretamente, na fruição da cidade pelos pedestres.

Parte da continuidade das obras urbanas se deve à presença do engenheiro Vitor Freire à frente da diretoria de Obras, cargo para o qual foi escolhido em 1899 e que exerceu até 1926, tendo servido a nove mandatos e cinco prefeitos diferentes (CAMPOS FILHO, 2002).

As mudanças envolveram realizações de cunho paisagístico: remodelação do Jardim da Luz, urbanização e arborização da avenida Tiradentes, ajardinamento da praça da República, redesenho do largo do Arouche, acerto das margens do Tamanduateí na várzea do Carmo e o jardim do Museu do Ipiranga.

A regularização do centro da cidade foi a ação que trouxe mais efeitos para a paisagem percorrida pelo pedestre, com o alargamento da 15 de Novembro a partir de 1901 e a ampliação do antigo largo do Rosário (atual praça Antônio Prado), que passou a abrigar, no lugar da Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos – demolida e reconstruída no largo do Paissandu – o Palacete Martinico Prado, então o prédio mais alto da cidade, com cinco andares, e que viria a ser ocupado pela sede da Light e pela redação de *O Estado de S. Paulo*.

O cartão-postal de São Paulo, na área mais visível da cidade, porém, era o vale do Anhangabaú. Ali, foi construído o Teatro Municipal entre 1903 e 1911. Nas palavras de Campos Filho (2002, p. 88):

Juntamente com os edifícios públicos empreendidos pelo governo estadual, quase sempre com projeto do escritório Ramos de Azevedo – e com as construções e reformas da iniciativa particular, que rapidamente alterou as fachadas da área central, adaptando-as aos padrões estético-arquitetônicos do ecletismo dominante – as intervenções de Antônio Prado visavam transformar a imagem do centro de São Paulo.

Os “melhoramentos de São Paulo”

Em 1911, foi aprovado pela prefeitura o Plano Bouvard, a ser implantado em três fases. A primeira seria o paisagismo do Anhangabaú e as mudanças na rua Líbero Badaró;

em seguida, seria contemplada a região da Sé e, por fim, a de Santa Ifigênia. Havia ainda a proposta de um centro cívico para a cidade. A única etapa executada, porém, foram o início das obras no Anhangabaú e o alargamento da Líbero Badaró, que passou a 18 metros, além da construção dos palacetes Prates, criando um belvedere de 29 metros. O jardim viria a ser concluído depois. Para Campos Filho (2002), o plano não alterava a dinâmica da mobilidade: “Seu enfoque não conseguia abarcar o premente tema da circulação” (p. 151).

A rua São João, uma das mais importantes da cidade, passou por uma reforma dentro dessas premissas de modernidade que a fez ser promovida a avenida a partir 1912. O trecho inicial, da atual praça Antônio Prado à rua Lopes de Oliveira, foi alargado para 30 metros, e o resto foi sendo feito em etapas até 1930, quando chegou à praça Marechal Deodoro. A lei de 1912 instrui sobre o alinhamento e altura mínima das construções (não menos do que três andares) e ainda sobre as fachadas, que passariam a ser aprovadas pela prefeitura. “A São João viria a representar para São Paulo a promoção a outro patamar, com relação ao Triângulo, em cujas ruas estreitas o ir e vir ainda ecoava o *footing* das vilas do interior” (TOLEDO, 2015, p. 281-2).

Figura 97 – Avenida São João e praça Antônio Prado, com o Palacete Martinico Prado. Cartão-postal. A experiência de caminhar pela cidade ganha nova dimensão com a intensificação do comércio e do movimento de veículos e pessoas. Fonte: REIS FILHO, 2004, p. 180.

A avenida resultante, moderna, alinhada, vibrante, é relatada neste trecho de *A estrela de absinto*, de Oswald de Andrade, que mostra o personagem Jorge D'Avalos a pensar enquanto vê a São João:

Ficara manhãs inteiras no quarto a ler, a rodar, a descobrir pela janela do estirão da ladeira, com árvores nos canteiros de grama, entre os asfaltos largos. Automóveis passavam buzinando; bondes lá embaixo cruzavam-se. E desfilavam mulheres, escolares, prostitutas, mendigos – era o seu drama de grande espetáculo (ANDRADE¹⁸ apud TOLEDO, 2015, p. 281).

O texto já demonstra a mudança urbana, com a convivência de automóveis e bondes, a presença da multidão e a diversidade da vida urbana, que Oswald chama de “espetáculo”.

Nas décadas seguintes, a avenida passa a hospedar os cinemas mais importantes da cidade: Broadway (1934), ArtPalacio, Metro, Ipiranga, Marabá, Marrocos (1951) e, mais tarde, em 1959, o incrível Comodoro, com som estereofônico e imagem em cinema, que funcionou até 1977.

O PEDESTRE E A CIDADE

Diante de tantas transformações, o panorama da caminhabilidade na cidade também se altera profundamente, não só em relação a *quem anda*, mas a *quanto anda* e *como anda*.

A nova escala da cidade: o aumento da mancha urbana e das distâncias

O aumento das distâncias afeta diretamente os trajetos a serem percorridos. A cidade que era restrita ao Triângulo histórico multiplica sua área urbana, seguindo os vetores leste e oeste, principalmente. A cidade do carro de boi está ficando para trás. O notável crescimento da mancha urbana provoca nesse período a primeira de muitas rupturas ligadas ao andar a pé: é a primeira vez que a cidade não pode mais ser percorrida de ponta a ponta a pé. A distância entre as franjas e o Centro atinge 10 km, como se pode calcular entre os bairros recentemente urbanizados: a Mooca, por exemplo, está a uma distância de aproximadamente 5,5 km da praça da Sé, demandando, portanto, aproximadamente uma hora a pé, em passo normal. Além disso, é interessante notar como os novos bairros formam “bolsões” de urbanização, sem ter necessariamente ligação direta com os bairros contíguos, ou seja, “pulando” áreas vazias, o que dificulta ainda mais o caminhar (Fig. 98).

¹⁸ ANDRADE, Oswald. *A estrela de absinto*. São Paulo: Globo; Secretaria de Estado da Cultura, 1991. p. 61.

Área Urbanizada 1882/1914

Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa.
 Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.
 Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla/Dipro

Figura 98 – Mapa de expansão da área urbanizada de São Paulo entre 1882 e 1914. Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa), 2002-2003. Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento (Sempla). Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1890-1900.jpg. Acesso: 28 jan. 2019.

A chegada dos novos meios de transporte altera profundamente a experiência de apropriação do espaço pelo pedestre: “Até o final do século XIX, a cidade de São Paulo se organizava em função da escala dos pedestres, da escala e do ritmo humanos” (D’OTTAVIANO, 2002, p. 2). O primeiro momento de transformação do cotidiano de quem anda a pé pela cidade, portanto, é o momento em que “a escala do automóvel se sobrepõe à escala do pedestre” (id. ibid., p. 3). A introdução do primeiro automóvel na cidade – o “futuro dono das ruas”, no dizer de Pompeu de Toledo (2015) –, ao redor de 1893, é atribuída à importação feita por Alberto Santos Dumont. Segundo Jorge Americano, seu irmão Henrique Santos Dumont foi visto circulando pela cidade alguns anos depois:

Um domingo, entre 1899 e 1900, eu estava à janela e escutei para o lado da esquina roncões ou sopros repetidos, seguidos de um formidável barulho de trepidação. Logo apareceu um estranho veículo, que de repente parou. Eu, que já tinha ouvido falar em automóvel (com o nome de carro elétrico), gritei para dentro – Venham ver um carro elétrico! (AMERICANO¹⁹, apud TOLEDO, 2015, p. 83-4).

¹⁹ AMERICANO, Jorge. *São Paulo naquele tempo (1895-1915)*. São Paulo: Carbono 14; Narrativa Um; Carrenho Editorial, 2004. p. 176-7.

Área Urbanizada 1915/1929

Figura 99 – Mapa de expansão da área urbanizada de São Paulo entre 1915 e 1929. Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa), 2002-2003. Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento (Sempla). Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1920.jpg. Acesso: 28 jan. 2019.

A primeira menção à circulação de “carros automóveis” nas atas da Câmara acontece em 1903, e, daí para a frente, o número de carros em circulação iria aumentar, no início timidamente e, a partir dos anos 1960, quase exponencialmente. No início do século, porém, a cidade já experimenta uma nova realidade – a intensificação das funções urbanas, ou, para outros autores, a chegada à modernidade, que, no dizer de Pompeu de Toledo, “entre tantas coisas, é barulho”.

A era dos motores e das máquinas produziu o apito do trem, a buzina dos automóveis, o ruído do bonde sobre os trilhos – um concerto muito mais poderoso do que o trote dos cavalos ou o guincho dos carros de boi. Mais característico ainda, porque anunciava uma nova era no desenvolvimento econômico e um profundo rearranjo social, era o som das sirenes das fábricas [...]. Junto com o som das sirenes, a cidade adquiria um perfil de chaminés que rivalizavam em altura com as torres das Igrejas (TOLEDO, 2015, p. 103-4).

A cidade barulhenta está em pleno movimento. Apesar de todos os outros meios, nesse período, o transporte mais significativo foi o bonde, tão relevante para a mobilidade como para a própria ordenação urbana a partir de então.

O bonde

A expansão do bonde na cidade corresponde a um grande crescimento populacional e estabelece um paralelo importante para esta tese: a relação entre mobilidade e urbanismo. Essa relação de duas mãos ajuda a explicar a correspondência entre o crescimento da cidade e o transporte, como pode ser visto na argumentação de vários autores, entre eles Andreina Nigriello²⁰, que enfatiza o poder indutor do transporte ao estimular a atividade econômica e a expansão urbana nos lugares em que é estruturado. Assim, a construção de habitação em determinada região da cidade pode tanto demandar a instalação de trilhos como ser explicada por ela. Parece consenso entre os autores resenhados a noção de que o transporte sobre trilhos teve efeito direto na manutenção de uma cidade com limites razoavelmente claros, compacta e densa.

Esse momento corresponde à expansão urbana da cidade na virada do século XX, em que as distâncias maiores começam a ser cobertas pelo sistema de trens e bondes e pelo tráfego dos primeiros automóveis. À ferrovia, inaugurada em 1867, foram acrescentados outros ramais, que serviram até como ponto de partida para novos bairros a leste da cidade, alguns dos quais chegaram a ganhar nomes ligados ao trem, como Segunda Parada, Quarta Parada etc.

O bonde a tração animal começou a operar em 1872. Em 1890, foi inaugurada a primeira linha de bondes elétricos, entre o largo São Bento e a Barra Funda. A rede foi sendo expandida através de linhas circulares no perímetro do Centro e de linhas radiais até os bairros, durante as primeiras décadas do século XX, atingindo 240 km em 1950 (SILVA, 2015) e servindo praticamente todas as regiões da cidade (Fig. 100). De certa maneira, a rede de trilhos foi tanto responsável por servir a cidade existente como por garantir que permanecesse razoavelmente compacta (KAKO, 2013). Essa configuração possibilitava uma complementação entre o bonde e os deslocamentos a pé, entre a parada e o destino final e, na volta, entre a parada e a residência, desde que os trajetos fossem, como era a norma, no sentido bairro-Centro e não no sentido bairro-bairro.

O bonde rapidamente assume um papel protagonista na estruturação da cidade e na paisagem urbana. O acervo de notícias do jornal o *Estado de S. Paulo* aponta mais de 27.866 ocorrências da palavra “bonde” ao longo de todas as suas edições. A distribuição dessas ocorrências por década ajuda a entender o período de influência desse meio

²⁰ Andreina Nigriello foi a professora da disciplina “O planejamento de transporte como instrumento de ordenação/expansão do espaço urbano”, na FAUUSP, cursada pelo autor em 2015, em que se desenvolveu longamente essa argumentação. Para mais detalhes, ver NIGRIELLO, A.; OLIVEIRA, R.H. (2013).

Além de organizar o crescimento e ser o elemento de mobilidade, o bonde tornou-se personagem constante nas peças literárias, como neste poema de Blaise Cendrars:

Os primeiros bondes de operários passam
Um homem vende jornais no meio da praça
Gesticula entre as grandes folhas de papel que batem asas e
[executa uma
[espécie de balé sozinho acompanhando-se de gritos guturais...
...STADO...ERCIO...EIO.
(apud TOLEDO, 2015, p. 249).

O bonde, porém, também cria conflitos cotidianos e reconfigura a relação do pedestre com a cidade. Um deles diz respeito à própria ocupação do espaço no mesmo meio de transporte por pessoas de origens, *status* social e até línguas diferentes, revelando o incômodo da elite que vê ameaçada sua posição social numa nova realidade. Um leitor do *Correio Paulistano* de 19 de outubro de 1872 já reclamava dos “impropérios com que os condutores mimoseiam as bestas, os colegas e as mulheres de vida alegre que vão encontrando pelo caminho” (FREHSE, 2004, p. 129).

Este trecho da narrativa da infância de Zélia Gattai demonstra a dificuldade de convivência de pessoas diferentes em espaço reduzido, sem regras de civilidade que ajudassem a resolver os conflitos:

Certa vez, não conseguindo equilibrar-se a um solavanco do trem, vovô Eugênio, que ia visitar os filhos em São Caetano, pisou em cheio no pé de um indivíduo de maus bofes. Não adiantou nada desculpar-se foi obrigado a desembarcar na primeira estação, desistir da viagem, para evitar que o enfurecido cavalheiro concretizasse a intenção e a ameaça de furar-lhe os olhos com a ponta do guarda-chuva.

Em menos de uma hora de viagem chegávamos a São Caetano, sujos de fuligem, cheios de novidades e piadas para no regresso contar aos que não tinham sido escalados naquele dia.

Caminhávamos ainda uns bons dois quilômetros antes de chegar à chácara de tio Angelim (GATTAI, 2006, p. 112).

Outro conflito está relacionado ao uso do espaço pelo novo meio de transporte, que se impõe na paisagem da cidade, causando barulho por onde passa:

Gingam os bondes como um fogo de
Artifício,
Sapateando nos trilhos
Cuspindo um orifício na treva cor de cal...
Ferindo um orifício na treva cor de cal...
Jorrando um orifício na treva cor de cal...
(ANDRADE²¹ apud BOLLE, 1989, p. 22)

Além disso, o bonde causa acidentes e expõe a fragilidade do pedestre, apesar das medidas tomadas para adaptar a infraestrutura das ruas aos novos usos. A lei nº 142/1895, por exemplo, determina o assentamento de guias em todas as vias a serem calçadas como “complemento do calçamento”. A separação entre leito carroçável e passeio é instituída de maneira oficial e definitiva. Um ano depois, através da lei nº 209, torna-se obrigatória a construção de passeios pelos proprietários de edifícios e terrenos do município, completando o que já estava apontado no Código de Posturas.

De acordo com Camila D’Ottaviano (2002), a primeira menção a acidentes com pedestres nas atas da Câmara se dá em 1904. Em 1917, os atropelamentos já mereciam espaço nas colunas dos jornais, como mostra a Fig. 102, com a notícia detalhada de uma criança atropelada por um bonde e as providências tomadas.

Surgem então as normas que regulamentam os deslocamentos. Já a partir de 1920, a preocupação com os veículos gera uma lei específica de inspeção e fiscalização de trânsito. Em seu art. 7º, ela estipula que “todos os veículos em tráfego deverão moderar a sua marcha e mesmo parar completamente para deixar que, sem precipitação, qualquer pessoa possa acessar a via pública”. A preocupação com a segurança dos pedestres aparece no art. 11: “qualquer veículo em movimento deverá parar todas as vezes que a sua marcha for cortada por qualquer cortejo de veículos, de pessoas a pé, formatura ou préstito” (apud D’OTTAVIANO, 2002, p. 170).

Figura 102 – Notícia de atropelamento na edição de 29 de setembro de 1917 do jornal *O Estado de S. Paulo*. p. 6. Fonte: Acervo Estadão.

²¹ ANDRADE, Mário. Pauliceia desvairada. In: _____. *Poesias completas*. Belo Horizonte; São Paulo: Itatiaia; Edusp, 1987. p. 95-96.

Em 1924, são classificadas as ruas da cidade, por tipos e hierarquia. Para d'Ottaviano, é o momento em que o automóvel começa a se impor como ator principal, na medida em que o espaço para pedestres diminui oficialmente, após a legislação reduzir a proporção de calçadas nas ruas a 1/5, reservando, assim, 3/5 para os carros.

Entre 1924 e 1927, a Light, empresa concessionária dos serviços de transporte público por bondes, propõe seu Plano Integrado de Transportes, que consistiria numa rede de metrô articulada a outros meios (ônibus e bondes) para estender o transporte coletivo às novas dimensões urbanas. Ao formalizar a opção pelo transporte sobre rodas no lugar do plano da Light, como veremos na próxima fase, o Plano de Avenidas do então prefeito Prestes Maia tem o duplo efeito de barrar a possibilidade de criação do metrô naquele momento e de acabar com a expansão do serviço de bondes, que mantinha a cidade concentrada (CAMPOS FILHO, 2002).

O novo cenário para a mobilidade a pé

O novo ambiente urbano também transforma a própria condição em que se dá o andar a pé, que começa a ser parte da experiência de vivenciar a cidade burguesa, no novo cenário de lojas, cafés, prédios administrativos, ruas e calçadas mais confortáveis, praças e parques.

A primeira mudança notável da nova cidade se deu na aparência das ruas centrais, que já no final do século XIX mostravam o resultado do embelezamento: pavimentadas, com sarjetas, guias e, principalmente, calçadas – algumas com lâmpões a gás – eram um cenário muito diferente e permitem supor menos percalços para os pedestres em seus deslocamentos.

Figura 103 – Rua São Bento, c. 1900. A instalação das calçadas demarca claramente o início da separação entre veículos e pessoas nas ruas. Foto: Guilherme Gaensly. Fonte: <https://www.mozartleiloeiro.com.br/peca.asp?ID=102171>. Acesso: 28 jan. 2019.

Os novos bairros construídos a norte, oeste e sudoeste, considerados mais nobres, parecem oferecer condições equivalentes de caminhabilidade. Por outro lado, o contraste entre os distintos bairros da cidade começa a aumentar. Para além do Tamanduateí, “os bairros industriais da Mooca, Brás e Belenzinho formavam um mundo à parte, regido pelos apitos das fábricas, abrigando em cortiços ou vilas a imensa população imigrante” (CAMPOS FILHO, 2002, p. 91). Esse contraste é narrado de maneira vívida pelo repórter d’*O Estado de S. Paulo*, em matéria de 1919:

Domingo à tarde, não tendo o que fazer, em vez de tomar um automóvel e ir para a Avenida rodar elegantemente, no curso, achei melhor tomar um bonde e ir passear no Brás. Fui à toa, sem destino e sem pressa, somente para espairecer um pouco e fugir à pasmaceira do Triângulo. [...] Bem que o fiz! O Brás é um bairro interessantíssimo, sem dúvida o mais interessante e curioso da cidade, separado do centro pelo deserto da Várzea do Carmo, parece outra cidade, com outra gente e outra vida, como se já vivesse por si e a si mesmo se bastasse. [...] E como há gente por aqui! Para além da Várzea do Carmo o que vai nesta tarde de domingo é um torpor de cidade em repouso, as ruas desertas, as casas fechadas, raros automóveis de luxo a passeio. Aqui, ao contrário, é o povo a formigar pelas ruas, a enchê-las e animá-las de burburinho e alegria, dando a impressão de estar toda a gente fora das casas. E crianças, sobretudo crianças em número incalculável, num vai-e-vem de grupos barulhentos e álores em torno de algum mascarado... Como tudo isso é novo! Como tudo isso é diverso do que se vê lá por cima, nos bairros plutocratas da Avenida Higienópolis, Campos Elísios, ou nos bairros burgueses – Vila Buarque, Santa Efigênia, Santa Cecília, Liberdade...[...] Que aspectos inéditos oferece esse Brás! E não haver um artista que explore esse precioso manancial de impressões, como em Paris se exploram Montmartre e o Bairro Latino! (OESP²² apud SEVCENKO, 2009, p. 130-1)

Figura 104 – “Escola Modelo no Brás.” Cartão-postal [s. d.] Fonte: <https://lembrasp.blogspot.com/2017/03/e.html>. Acesso: 28 jan. 2019.

²² O ESTADO de S. Paulo. “O Brás”, 28 jan. 1919.

Quão importante é o aspecto estético da nova cidade para a caminhabilidade? Como vimos no primeiro capítulo, andar a pé é uma experiência que, dependendo do entorno, pode ir muito além da mobilidade. Esse é um momento, portanto, emblemático na história da relação do pedestre com a cidade, ao juntar elementos de fruição à necessidade do caminhar. A transformação urbana do início do século evidencia claramente que a cidade tediosa de Álvares de Azevedo ficara para trás.

Se antes as famílias raramente saíam às ruas, já em 1882 podiam-se ver “pedestres sem número, damas desacompanhadas, atraídas pelas lojas de moda, confeitarias, cafés, restaurantes e concertos no jardim”. Nos novos hotéis e restaurantes, banquetes que demandariam dias de preparação, passam a ser oferecidos “para o mesmo dia às 19h” (MORSE, 1971, p. 269).

A nova cidade também rompe com o conceito de “comunidade” que a caracterizava na maior parte do século XIX, introduzindo uma noção até então desconhecida: a de poder caminhar anonimamente, em meio à multidão de concidadãos.

Testemunhamos em suma a transição de uma sociedade regional com certas tendências universais para uma sociedade cosmopolita de consonância inteiramente provinciana [...] À medida que crescia em tamanho e complexidade a cidade que se tornou metrópole, seus cidadãos sentiam cada vez mais a necessidade de obter da experiência de viver um sabor mais forte e mais pleno de sentido (id. *ibid.*, p. 269).

A mudança da relação dos habitantes com a cidade e com as ruas é notável. Se a casa era a referência nos séculos anteriores, a descoberta da rua é parte da nova cidade. “O antigo hábito de repousar nos fins de semana se tornou um despropósito ridículo. Todos para a rua. É lá que a ação está” (SEVCENKO, 1992, p. 33). A conclamação narrada pelo historiador Sevcenko também se aplica a outras atividades que já nessa época começam a atrair as multidões e mobilizar pessoas: o esporte e o lazer. Há profusão de atividades esportivas a partir do fim da Primeira Guerra Mundial, com a criação de novos espaços para se assistir e praticar esportes como remo, hipismo, corrida, ciclismo e, claro, futebol. Há os parques, como o Antártica – segundo Toledo (2015), “o mais concorrido centro de diversões e práticas de esporte da cidade” (p. 98) –, sendo franqueados à população, os clubes e, para quem não podia pagar, as várzeas. Em 1919, a cidade já tinha 150 clubes. Para Yázigi (2000), estes representam uma espécie de paradoxo em relação à nova vida urbana: “Assim, ao mesmo tempo que as calçadas se tornam propícias ao andar e aos jogos, os clubes retiram delas os que se filiam às entidades privadas ou públicas” (p. 126).

O comércio como atração nas ruas

Mais pessoas nas ruas, mais atrações e novidades no cenário urbano. A demanda fez o consumo se modernizar e sofisticar. Desde que ganharam iluminação – primeiro a querosene e depois a eletricidade – as lojas, que expunham suas mercadorias fora das

portas até meados do século XIX, puderam trazê-las para seu interior mais iluminado. E passaram, gradualmente, a substituir as portas abertas por vitrines.

O Triângulo concentrava o novo comércio de luxo: salões de chá, leiterias, cafés, confeitarias, livrarias, empórios – como a Casa Godinho, em funcionamento até hoje – e grandes lojas em edifícios especiais, como o Mappin e a Casa Alemã.

Figura 105 – (a) Cartaz de inauguração da Mappin Stores, em 1913, na rua 15 de Novembro. (b) Mappin Stores na praça do Patriarca, após a mudança em 1919. Disponível em: <http://www.saopauloantiga.com.br/mappin/>. Acesso: 29 jan. 2019.

Na rua 15 de Novembro – junto com a Direita, um dos “espaços de glamour” da cidade (TOLEDO, 2015, p. 87) – encontravam-se ateliês de costura, joalherias e também a redação dos jornais *O Estado de S. Paulo*, *Correio Paulistano* e *Diário Popular*. As galerias, uma novidade que foi incorporada na cidade nova, permitem o conforto de cruzar os lotes sem se expor ao sol e à chuva, ligando, por exemplo, a rua 7 de Abril à Barão de Itapetininga e a 24 de Maio à São João. O consumo de bens culturais à vista dos transeuntes também cresce: modernizam-se livrarias como a Garraux e multiplificam-se os jornais e revistas, teatros e cinemas.

Para entender como o comércio e o lazer mudam a própria experiência do caminhar, vale a pena acompanharmos este trecho das memórias de Zélia Gattai, em que narra como a mãe preferia andar um pouco mais para poder ver as vitrines:

O itinerário escolhido por dona Angelina era sempre o mesmo: tomava o bonde na esquina da Avenida Paulista com Consolação, saltava na Praça do Patriarca. Por duzentos réis, podia-se ir de casa até à Rua Quinze de Novembro, onde havia conexão para o Brás. **Mamãe não aproveitava o percurso todo a que tinha direito, preferia saltar antes.** Atravessava a Rua Direita inteirinha, a pé, vendo vitrinas. Essa, creio, era a parte do passeio mais demorada, a de que mais gostava. Na Rua Direita estavam instaladas as grandes lojas da cidade. Começava pelo “Mappin Store”, na Praça do Patriarca, depois vinha a “Casa Alemã”, depois a “Casa Lebre” e depois de muitas outras lojas bonitas chegava a nossa preferida: a “Loja

Ceylão”. Ah! A “Loja Ceylão”! Sortida de flores e frutos artificiais, lanternas de papel colorido, cestos de todos os formatos, uma beleza! As vitrinas das lojas eram renovadas todas as semanas e mamãe parava diante de cada uma, espiando as novidades, embora jamais comprasse nada. O dinheiro de que dispunha não dava para abusos (GATTAI, 2006, p. 193-4, grifo nosso).

Intensificação da experiência de fruição urbana e o papel da rua

A consequência menos mensurável dessas mudanças todas, porém uma das mais ligadas ao cotidiano dos paulistanos, é a própria experiência do andar a pé. Diante da nova paisagem urbana e das melhorias de qualidade da infraestrutura, intensifica-se a fruição do simples ato de caminhar pela cidade.

É o momento em que a mobilidade a pé ganha uma nova dimensão, a do prazer. O prazer de ver gente, de fazer parte de algo que se move, de comprar, de parar para um café, de flunar e de reconhecer a cidade como um personagem.

Em São Paulo, a modernidade e a diversidade nas ruas serão saudadas a partir da segunda década do século XX, com vários autores enaltecendo a nova configuração da vida urbana – barulhenta, vital, moderna. Um deles é o escritor Mário de Andrade. A própria inspiração para o título do livro *Pauliceia Desvairada* vem das ruas.

Fiquei alucinado, palavra de honra... Depois subi para o meu quarto era noitinha,[...] Me lembro que cheguei à sacada, olhando sem ver o meu largo. Ruídos, luzes, falas abertas subindo dos choferes de aluguel. Eu estava aparentemente calmo, como que indesejado. Não sei o que me deu. Fui até a escrivaninha, abri um caderno, escrevi o título em que jamais pensara, “Pauliceia Desvairada” (ANDRADE²³ apud BOLLE, 1989, p. 16).

A diversidade nas (e das) ruas

Do ponto de vista da diversidade, pode-se dizer que as ruas da cidade do início do século XX são muito diferentes das do final do século XIX. A vinda de imigrantes, a abolição da escravidão, a reinserção urbana da elite cafeeira e a liberação gradual das mulheres de famílias patriarcais para a rua alteram em muito a paisagem humana. Ora, a diversidade não é apenas uma circunstância do cenário urbano, ela é uma característica intrínseca da própria existência da cidade. Para o sociólogo americano Richard Sennett (1988), a diversidade, o convívio com estranhos é tão importante que está na essência da própria definição de cidade: “um assentamento onde estranhos podem se encontrar, cotidianamente” (p. 324).

²³ ANDRADE, Mário. *Aspectos da literatura brasileira*. São Paulo: Martins, [s.d.]. p. 234.

Pode-se dizer, portanto, que esse é o momento em que São Paulo começa a viver de fato a experiência urbana e em que seus habitantes são obrigados a aprender a conviver com a alteridade em seus deslocamentos cotidianos pelas ruas.

Uma das mudanças mais evidentes é o aumento gradual da presença de mulheres nas ruas. “A mulher, antes confinada em cozinhas, alcovas e igrejas, conquista o espaço público” (YÁZIGI, 2000, p. 126). As mulheres de classes mais altas podem ser vistas no comércio do Triângulo ou passeando pelos bairros ricos de Campos Elíseos e Higienópolis.

Se para os homens sair às ruas era simples decorrência de maiores atrativos para tal, para as mulheres foi uma conquista. Não para todas, nem em todas as horas, nem em todos os lugares. E, de preferência, não sozinhas – melhor na companhia de outras mulheres, ou de um homem [...] Ainda assim era um avanço (TOLEDO, 2015, p. 94).

Figura 106 – “Grupo de moças sai à rua, no largo da Misericórdia, 1905.” Em um ambiente eminentemente masculino, embora já em evidente transformação, as jovens parecem buscar a proximidade entre si para suportar os olhares que os homens dirigem à sua passagem. Fonte: Arquivo OESP.

Um trecho do livro de Zélia Gattai ilustra a afirmação de que, mesmo décadas depois, muitas mulheres não podiam sair de casa desacompanhadas:

Mamãe nunca saía sozinha. Jamais desacompanhada em seus passeios, aliás, como nenhuma senhora que se prezasse, naquela época. No caso de mamãe, as guardiãs de sua reputação éramos nós três, suas filhas, escaladas uma de cada vez (GATTAI, 2006, p. 193).

Outro aspecto da diversidade se dá na eclosão dos conflitos entre pessoas de origens, grupos sociais e até línguas diferentes. A dificuldade das pessoas de lidar com o novo

arranjo social fica tão evidente que a Câmara passa a discutir com intensidade o comportamento nas ruas. Um exemplo: durante todo o período colonial, os dejetos eram jogados na rua, os animais passeavam soltos e as pessoas tomavam banho na várzea. A cidade do fim do Império começara a rediscutir as rotinas dessa ocupação e, na virada do século, acentuam-se essas questões, que dizem respeito, indiretamente, ao próprio ato de andar a pé: o que fazer com os animais nas ruas, agora que o bonde e depois os carros passaram a ocupá-las? Como melhorar a fluência do andar, diante das quitandas nas calçadas?

Figura 107 – Lixeiros em São Paulo, em 1910. Foto: Vincenzo Pastore/Acervo IMS.

É interessante discutir a questão dos conflitos causados pela nova diversidade urbana, à luz da caminhabilidade. Se, por um lado, parte da cidade parece mais acolhedora, com infraestrutura de calçadas melhores, iluminação, vitrines interessantes, tratamento paisagístico e transporte, por outro lado, a presença de pessoas de origens diferentes no mesmo espaço gera conflitos que demandam solução. A cidade está em plena transformação e esse é um momento definidor de sua identidade.

Alguns dos conflitos experimentados nessa época nunca chegaram a ser resolvidos e ainda podem ser sentidos hoje em dia: a cidade espalhou-se cada vez mais, a segregação espacial entre as classes sociais parece ter aumentado e as próprias condições de caminhabilidade na cidade também são, como veremos adiante, ligadas a decisões tomadas a partir daí.

A ruptura do relativo equilíbrio da comunidade, do período anterior, baseado na estrutura patriarcal, não pode ser subestimada. Ao ver cair por terra os símbolos de privilégios do regime antigo, a elite paulistana se viu diante de uma nova realidade, em que os códigos de poder tiveram que ser reconstruídos, com aval da legislação, que oficializou, em várias maneiras, o caminho escolhido para o crescimento da cidade, com uma crescente separação entre a cidade formal e a cidade informal.

2.3. 1930-1970. O PEDESTRE NA CIDADE DO ÔNIBUS

Figura 108 – Pedestres na praça do Patriarca, 1939. Foto: Hildegard Rosenthal/Acervo IMS. Fonte: Disponível em: <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra60780/praca-do-patriarca>. Acesso: 31 jan. 2019.

CONTEXTO HISTÓRICO

Do ponto de vista institucional, esse período pode ser dividido em dois, como algumas periodizações propõem²⁴. Na primeira fase, entre 1930 e 1945, ao longo da Era Vargas e do Estado Novo, são lançadas as bases para o modelo de crescimento de São Paulo após a Segunda Guerra Mundial. Contudo, o crescimento econômico, urbano e

²⁴ Cf., por exemplo, CAMPOS FILHO, C. M.; GAMA, L. H.; SACCHETTA, V. *São Paulo: metrópole em trânsito*. São Paulo: Senac-SP, 2004.

populacional da cidade no pós-guerra é de tal magnitude que, ao final do período, as questões mudam de escala e passam a ser metropolitanas, não mais municipais.

Politicamente, a cidade perde autonomia diante da decisão do governo Vargas de suprimir eleições para prefeitos, que passam a ser apontados pelo governo estadual, e da própria crise do café desde 1929. A intensidade das reformas urbanas diminui durante a década de 1930, mas, durante a gestão do prefeito Prestes Maia – nomeado pelo interventor Ademar de Barros – entre 1938 e 1945, começa a execução do Plano de Avenidas, que vai influenciar decisivamente a forma urbana e a maneira como os cidadãos se deslocam. (Por sua importância para a mobilidade na cidade, o Plano de Avenidas e suas consequências para a caminhabilidade serão objeto, mais adiante, de análise separada.)

Outro ponto decisivo para o futuro da cidade é a industrialização. Com o início da Segunda Guerra Mundial, o Brasil inicia uma política industrial baseada na substituição de importações, que permite a retomada das atividades industriais, concentradas principalmente na cidade de São Paulo. Terminada a guerra, inaugura-se um período de redemocratização política no país, que coincide com medidas de grande impacto econômico. É o momento, por exemplo, em que se instala a indústria de base, com a produção de aço em Volta Redonda, que vai permitir a vinda da indústria automobilística, a grande impulsionadora da economia brasileira, no final dos anos 1950.

O impacto da onda de industrialização se dá em várias frentes. A mais sensível para a cidade de São Paulo foi a atração de milhares de migrantes de outras regiões do Brasil, num processo que acelerou a expansão urbana. Do ponto de vista urbano, a proliferação das fábricas e de toda a cadeia de distribuição reconfigura os bairros industriais que haviam florescido no período anterior, catalisando, inclusive, o desenvolvimento de novas regiões industriais fora do município, que viriam a se constituir em novas cidades, cujos problemas passam a ser encarados como integrados na região metropolitana.

CONFIGURAÇÃO URBANA

A expansão de São Paulo nessa época acontece em vários sentidos, tanto para dentro como para fora. A primeira consequência visível desse crescimento é a própria extensão da mancha urbana, que ultrapassa em muito os limites dos rios e avança em direção a oeste, sul e leste (Fig. 109).

Internamente, outra consequência do aumento populacional é a urbanização de quase toda a região compreendida entre os rios Tietê e Pinheiros, que vai sendo ocupada gradualmente entre os anos de 1930 e 1960.

Dois fatores contribuíram para o modelo de expansão urbana de São Paulo. O primeiro é a questão da habitação, e o segundo tem a ver com a escolha dos transportes, numa convergência entre habitação e mobilidade.

Do ponto de vista de habitação, há pressão para instrumentos de aquisição da casa própria, em que se conjugaram interesses de vários atores (CALDEIRA, 2011): o movimento sindical que transformou a habitação em uma de suas mais importantes bandeiras; os industriais, que, através da Federação das Indústrias, pressionaram para o surgimento de alternativas às vilas operárias; e, finalmente, o próprio governo federal, que começa, depois de 1930, a criar mecanismos de financiamento, principalmente pelo Sistema Financeiro da Habitação.

A demanda pela casa própria ganhou impulso com a Lei do Inquilinato, de 1942, que, ao congelar os aluguéis até 1964, diminuiu bruscamente a oferta de aluguéis na região central. Com isso, aumentou o número de pessoas em busca de casa própria. Entre 1920 e 1960, o percentual de domicílios próprios dos moradores saltou de 19,1% para 41% e continuaria a subir nas décadas posteriores, atingindo 63,2% em 1991.

Figura 109 – Mapa de expansão da área urbanizada de São Paulo entre 1950 e 1962. Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa), 2002-2003. Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento (Sempla). Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1950-1960.jpg. Acesso: 29 jan. 2019.

Para a maior parte das pessoas, porém, a diminuição da oferta de aluguéis acessíveis e o combate aos cortiços significou a ida para as franjas da cidade, num movimento de periferização crescente. Grande parte, porém, dos terrenos comprados na periferia

continha alguma irregularidade e os loteamentos privados desobrigavam-se de cumprir os requisitos mínimos de largura das ruas, calçadas e áreas verdes. Pode-se dizer que é um momento de cisão entre a cidade formal e a informal, com consequências diretas, como veremos, na acessibilidade a pé e no aumento das distâncias a serem percorridas por seus moradores.

À pressão demográfica vão se aliar outros fatores que determinarão um novo modelo de expansão urbana. Sara Feldman (2004) considera que há um tríplice movimento de crescimento: intensificação da verticalização, expansão periférica e reestruturação da centralidade. Para ela, todos esses movimentos guardam “forte relação com a posição de São Paulo na vanguarda das transformações do parque industrial brasileiro” (p. 124). Flávio Villaça (2005) acrescenta que a urbanização dispersa é suprida através do transporte sobre rodas, mas de maneira desigual: ônibus para as classes trabalhadoras e automóvel para as classes média e alta.

Examinemos a seguir como esses fatores se conjugam para a expansão urbana da cidade.

O Centro e as novas centralidades regionais

Figura 110 – São Paulo: projeção hiperboloide com rede quilométrica em 1951 (detalhe da região central em corte feito pelo autor). Fonte: Secretaria de Estado de Economia e Planejamento. Acervo Instituto Geográfico e Cartográfico (IGC). Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/1950.php. Acesso: 29 jan. 2019.

O mapa da Fig. 110 já demonstra com nitidez a implantação do perímetro de irradiação, visível bem no centro da imagem, com as avenidas pintadas de amarelo. Apesar da acelerada expansão da cidade, o centro de São Paulo manteve seu papel de aglutinador das atividades comerciais e de lazer durante a maior parte desse período, com uma

migração contínua de funções para o “Centro novo”. Ao mesmo tempo, o desenho concêntrico da cidade, reafirmado claramente no Plano de Avenidas, fez com que a região central continuasse a ser obrigatoriamente um ponto de passagem para quem precisasse cruzá-la, gerando movimento constante de pessoas a pé.

Figura 111 – Pedestres andando pela rua 15 de Novembro, 1960. Cartão-postal. Fonte: <https://lembrasp.blogspot.com/2017/06/>. Acesso: 29 jan. 2019.

As principais características europeias desenhadas no período anterior foram mantidas até 1950, aproximadamente. Na gestão do prefeito Fábio Prado (1934-1938), por exemplo, foi construído o novo viaduto do Chá (1938), desafogando o pesado tráfego sobre o vale e estimulando em muito o desenvolvimento do “Centro novo”.

O lado oeste do Anhangabaú atrai investimentos imobiliários, comércio (o próprio Mappin também atravessa o vale em 1939 e instala-se na frente do Teatro Municipal, onde ficou até fechar), escritórios e lazer, transformando o ato de caminhar em uma experiência atraente: “A Barão de Itapetininga era a referência das lojas chiques, das confeitarias, dos restaurantes e dos passeios para olhar as vitrines. Tudo acontecia lá” (TOLEDO, 2015, p. 427). Os novos museus da cidade, inaugurados com apenas um ano de diferença entre si – o Masp, em 1947, e o MAM, em 1948 –, também se

instalaram na região, ambos na rua 7 de Abril – “a glória do Centro Novo”, segundo Toledo (2015). Em 1942, já durante a gestão de Prestes Maia, fica pronto o novo prédio da Biblioteca Municipal.

O início das obras do Plano de Avenidas, a partir de 1938, quando Prestes Maia assume o cargo de prefeito, marca decisivamente a paisagem do Centro e a própria caminhabilidade na região. Sucessivamente, serão concluídos o primeiro anel perimetral (São Luís, Ipiranga, Mercúrio, Senador Queiroz, viaduto Dona Paulina e rua D. Maria Paula), e o segundo anel. Paralelamente, vão sendo desapropriadas as áreas para a criação das avenidas radiais, como a Prestes Maia e o prolongamento da São João.

O modelo das avenidas de fundo de vale permite a expansão das vias em direção aos bairros, como as avenidas 9 de Julho, Pacaembu e, posteriormente, 23 de Maio, Ari-canduva e Sumaré. Em 1950, uma consultoria realizada por Robert Moses reforçaria a opção pelo crescimento da cidade através das avenidas, validando o anel viário das marginais (NOBRE, 2013), que começariam a ser construídas a partir da retificação dos rios Tietê e Pinheiros, nas décadas de 1950 e 1960.

Paralelamente, ao contrário do que aconteceu durante toda a sua história, a partir da década de 1950, a cidade começa a ganhar algumas características policêntricas, com a consolidação de novas e antigas centralidades, como Santo Amaro (que é incorporada a São Paulo já em 1935), Lapa e Pinheiros, além do Brás, que já funcionava como um subcentro desde o final do século XIX (FELDMAN, 2004). Esses subcentros passam a ser polos de atração para moradores de bairros do entorno, como nós de transporte e como locais de comércio e serviços regionais.

Impactos da periferização e verticalização na caminhabilidade

O modelo de geração de oferta de habitação influencia em muito a maneira como se darão os deslocamentos na cidade e merece uma pequena descrição por impactar no aumento das distâncias a serem vencidas cotidianamente.

Uma parte da demanda por habitação foi canalizada para aumento da densidade construída das áreas já existentes. Além das casas, que eram a maioria, uma das estratégias de crescimento foi a verticalização, principalmente a partir da década de 1940, quando apenas uma parcela pequena da população vivia em apartamentos. Com o financiamento público, a procura por prédios residenciais como “forma de moradia quase exclusiva da classe média” aumentou muito (CALDEIRA, 2011, p. 224).

Outra parte da demanda foi canalizada para cada vez mais longe do Centro, nas periferias da cidade, com consequências importantes para a qualidade do andar nessas regiões. O fenômeno da precarização das periferias, descrito por Marta Dora Grostein em “Periferias: loteamentos ilegais e formas de crescimento urbano”, já começava a

ser detectado logo no início da década de 1930, quando a cidade ainda não havia nem chegado ao primeiro milhão de habitantes. Num congresso de habitação, o então prefeito Anhaia Melo constatava que “a cidade clandestina que crescia ao lado da cidade oficial já era maior que esta” (GROSTEIN, 2004, p. 131). Em apenas duas décadas, a situação piorou tanto que havia três vezes mais ruas particulares – abertas sem licença da prefeitura – do que ruas oficiais, “significando que a área urbana havia se estendido sem obedecer aos parâmetros urbanísticos” (id. *ibid.*, p. 132).

Para Meyer (1993), existem de fato poucas diferenças entre ruas de loteamentos e as próprias favelas: “em ambas faltam os elementos mínimos para que as funções urbanas cotidianas apoiadas no espaço público e coletivo possam manifestar-se” (p. 23). Interessantemente, porém, a própria autora acrescenta que existe uma diferença importante, a sensação de legitimidade, que é simbolizada pela existência de um endereço; mesmo com nomenclatura impessoal, como “Rua A, casa 3”, o loteamento, ao contrário da favela, oferece a materialização da legalidade.

Tal constatação é capital para esta tese. A microacessibilidade se dá nos metros entre a residência e o transporte público. Os loteamentos particulares, por sua magnitude e precariedade, muitas vezes deixaram de construir calçadas mínimas ou de realizar acessos adequados às avenidas, prejudicando diretamente quem mora nesses locais.

Grostein (2004) considera que as ruas particulares constituíram uma brecha para que arruadores e loteadores escapassem aos controles do município, num “rito da desobediência”: “no decorrer das quatro primeiras décadas do século XX, foram criadas as condições para que a clandestinidade e a irregularidade se estabelecessem como práticas de parcelamento do solo urbano” (p. 134).

O impacto desse *laissez-faire* se faz sentir nas áreas destinadas aos pedestres e nos espaços públicos dos novos loteamentos. O Código Arthur Saboya, implantado em 1929, tentou disciplinar vários aspectos da ocupação do solo nessas áreas, entre outras medidas, com a obrigação de reservar 20% para áreas públicas, dos quais 2/5 deveriam ser destinados às calçadas. Essa diretriz poderia ter ajudado a disciplinar os novos loteamentos, mesmo que não pudesse interferir nos que já estavam construídos; no entanto, mesmo naqueles, gerou menos resultados do que poderia, pela dificuldade ou leniência na fiscalização.

Duas estratégias foram adotadas pela administração para lidar com o problema a partir de 1953, a de oficializar as vias e a de regularizar os loteamentos. Para Grostein, porém, a escala da produção aliada a questões eleitorais fez com que a clandestinidade acabasse prevalecendo:

[...] em linhas gerais agilizava o processo de abertura de loteamentos, liberando o loteador de demoradas tramitações burocráticas e da execução de obras de infraestrutura. Os loteamentos clandestinos não eram de fato desconhecidos do poder público, mas sim ignorados por ele. A denominação era conveniente para eximir o poder público de sua responsabilidade de investir nessas áreas (id. *ibid.*, p. 134).

A expansão do sistema de ônibus como modal predominante de transportes na cidade

De fundamental importância para entender o quadro de mobilidade na cidade é a expansão do transporte sobre rodas no país, tanto intermunicipal como intramunicipal. No plano intermunicipal, a malha de trem foi sendo cada vez menos utilizada para o transporte de passageiros. Um exemplo que impacta diretamente São Paulo é a construção, em 1947, da via Anchieta, que fazia a difícil transposição para Santos através da serra do Mar. Aquela que, segundo seu realizador, Ademar de Barros, era “a mais moderna estrada da América do Sul” estimulou ainda mais o uso do carro em detrimento do transporte ferroviário (TOLEDO, 2015, p. 470)²⁵.

Na cidade, o Plano de Avenidas estabeleceu claramente a opção pelo transporte sobre rodas como modelo de desenvolvimento urbano ao implantar as avenidas radiais. O modal de transporte existente, o bonde, começa então a ser substituído pelo ônibus, com consequências diretas no modelo de expansão da cidade. O crescimento dos novos bairros, cada vez mais afastados, recebeu um impulso com o uso preferencial do ônibus, na medida em que liberava os novos loteamentos da instalação de infraestrutura urbana.

Figura 112 – Pedestres entre carros e ônibus, entre final dos anos de 1940 e início da década de 1950. Fonte: <https://diariodotransporte.com.br/2011/06/27/historia-do-bras-exemplo-de-crescimento-fe-e-trabalho-hoje-vitima-do-abandono-e-da-degradacao/#prettyPhoto/0/>. Acesso: 29 jan. 2019.

²⁵ Em 1995, o trecho de trem entre São Paulo e Santos deixou de transportar passageiros.

A passagem do bonde para o ônibus como principal meio de transporte público, porém, aconteceu gradualmente. As primeiras linhas de ônibus em São Paulo datam de 1924. Durante décadas, eles conviveram com os animais e os bondes (elétricos a partir de 1901), que nessa época cobriam todo o perímetro do Centro, em linhas circulares que chegaram a atingir um total de 240 km de extensão. Entre 1924 e 1927, a Light, companhia que controlava os bondes, propõe seu Plano Integrado de Transportes²⁶, que consistiria numa rede de metrô articulada a outros meios (ônibus e bondes) para estender o sistema de transporte coletivo às novas dimensões urbanas. Como veremos mais adiante, na análise do Plano de Avenidas, essa opção foi descartada e, durante as décadas de 1930 e 1940, o estímulo ao uso do ônibus como meio de transporte ganhou força.

Durante a década de 1920, o serviço de bondes já ficara ameaçado por falta de energia. Em 1934 a prefeitura começou a organizar o serviço de ônibus, com uma espécie de licitação que exigia um tamanho mínimo (quatro carros) para as empresas se candidatarem, o que, segundo Toledo, fez com que sobrevivessem “só os mais fortes”.

O ato da prefeitura resultou na definitiva ruptura do monopólio da Light sobre o transporte coletivo. Em 1937 os bondes foram retirados de circulação do centro histórico. Já não era sem tempo; naquela área, eles tanto atravancavam as ruas estreitas que os pedestres eram forçados a espremer-se junto às calçadas. Com isso, a alternativa do ônibus ganhou impulso. Em 1939 havia 704 ônibus contra 570 bondes na cidade, e os ônibus transportaram 154 mil passageiros – metade do que transportaram os bondes (TOLEDO, 2015, p. 350).

Em 1937, a Light comunica oficialmente que não tem mais interesse em continuar a explorar os bondes. Segundo Vasconcellos, a interferência do próprio Getúlio Vargas obrigou a empresa a continuar a operar as linhas, mas, logo em seguida, é criada a Comissão de Estudos do Transporte Coletivo no Município de São Paulo, que vai levar à criação da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTc) em 1947.

O desenvolvimento dos ônibus é rápido. Em 1948, por exemplo, um ano depois da criação da CMTc, que unificou as companhias de ônibus, os deslocamentos por bonde respondiam por 52,2% do total de viagens em transporte público enquanto os ônibus eram responsáveis por 43,6%. Em 1966, logo antes de sua extinção, os deslocamentos por bonde caíram para 2,4%, enquanto os via ônibus subiram para 91,2% (CALDEIRA, 2011).

A qualidade e a pontualidade das linhas não foram levadas em conta nessa expansão. Bastava um carro de manhã e outro à tarde para garantir algum tipo de conexão de ônibus entre o loteamento recém-criado e o Centro. As pessoas passaram a ter que andar distâncias crescentes entre a casa e os poucos pontos de ônibus, além de esperar por horas por veículos lotados.

²⁶ Segundo Vasconcellos (1999), o Estudo Norman Wilson, feito pela Light em 1927, previa a junção das linhas de metrô propostas às linhas de bondes existentes.

Figura 113 – Embarque de ônibus no Centro, década de 1940. Foto: Hildegard Rosenthal/Acervo IMS. Fonte: <https://saopaulosao.com.br/conteudos/outros/1667-s%C3%A3o-paulo-antiga-tinha-organiza%C3%A7%C3%A3o-e-classe-tipicamente-europ%C3%A9ia.html>. Acesso: 29 jan. 2019.

Na região central, a espera pelo transporte tornou-se uma cena tão comum que até Oswald de Andrade, provavelmente um usuário errático do transporte público, em um momento de irritação, descreveu assim a cidade que esperava pacientemente pelos ônibus ou bondes: “São Paulo ficou sendo a cidade da paciência, com suas filas quilométricas torrando ao sol ou apodrecendo na chuva à espera dos bondes raros e dos ônibus detraqués que servem à sua população” (ANDRADE, 2011, p. 123).

Nesse período houve várias tentativas de rediscutir as prioridades do transporte²⁷, mas poucas medidas concretas mexeram nesse quadro. Na década de 1950, Robert Moses foi chamado a dar uma consultoria. O Relatório Moses traz propostas abrangentes, na mesma direção do Plano de Avenidas, procurando aumentar incentivos para o transporte por ônibus, com reserva de espaço nas vias, reforço ao anel nas marginais e construção de garagens no Centro. Não há relatos de preocupações explícitas com os pedestres. Em 1954, foi aprovado um plano para melhoria da circulação no Centro – de autoria do arquiteto Flávio Seabra Ferraz, do departamento de Urbanismo da prefeitura – mas não chegou a ser implementado.

A visão do crescimento da cidade a partir da orientação viária talvez nunca tenha sido tão contestada como na famosa polêmica entre Anhaia Melo e Prestes Maia, na década de 1950, que rendeu várias discussões sobre o modelo urbano, sem no entanto alterar o que viria depois. A visão “mais pragmática e obreira”, nas palavras de Vasconcellos

²⁷ Segundo Vasconcellos (1999), houve algumas tentativas de retomar a conversa sobre o metrô: 1945 – novo plano para o metrô, de Mario Lopes Leão; 1947 – técnicos do metrô de Paris propõem um metrô com quatro linhas; 1948 – plano da Cia. Geral de Engenharia com três linhas, sem consequências diretas no período; 1956 – Comissão do Metropolitano produz documento propondo metrô com três linhas.

(1999), não deixaria de prevalecer sobre a “visão descentralizada, favorável ao planejamento urbano e ao controle do uso do solo” de Anhaia Melo. Fato é que o Plano de Avenidas de Maia ajudou o ônibus a empurrar o crescimento em direção às periferias. Era a maneira de permitir que a cidade se espraiasse, sem gastos de infraestrutura muito elevados, como teria sido o caso com a expansão da rede de bondes ou mesmo de um possível metrô.

O relatório SAGMACS, de 1958, talvez tenha sido um dos estudos mais detalhados sobre a cidade, incorporando na análise da questão urbana elementos econômicos, históricos e até sociológicos, mas sem impacto real na construção de uma nova realidade que pudesse deter o crescimento desordenado da cidade. Os problemas do pedestre continuaram fora dos diagnósticos e dos planos urbanos.

O PEDESTRE E A CIDADE

Figura 114 – Rua Direita, 1954. Foto: Alice Brill/Acervo IMS. Fonte: <https://focusfoto.com.br/a-cronica-fotografica-de-alice-brill/>. Acesso: 29 jan. 2019.

Como vimos, esse foi um período de enormes mudanças no ambiente físico da cidade, quando tem início um processo de grande espraiamento urbano, com investimentos cada vez maiores na construção de grandes vias de acesso a partir do Centro, privilegiando o transporte por rodas, público e privado.

A mudança mais sensível de paradigma para o panorama da caminhabilidade está ligada à redefinição do próprio papel da rua. Segundo Meyer (1993), o Plano de Avenidas marca o momento em que o “sistema viário se sobrepõe ao sistema de ruas” (p. 22). Ora, no momento em que a rua passa a ser apenas um elemento estruturador do viário na cidade, outras dimensões que fazem parte da própria história da rua perdem força – a convivência entre vizinhos, a vida e o comércio fora das casas, o espaço de lazer para crianças, a urbanidade, enfim, está ameaçada.

Qual é o efeito dessa configuração para a caminhabilidade?

Para melhor caracterizar a experiência de andar a pé pela cidade num momento de transição essencial, vamos analisar separadamente a vida no centro da cidade e nos bairros – cada vez mais distantes do Centro e delimitados entre si pelas cicatrizes viárias, que começavam a ser construídas na sequência da implantação do Plano de Avenidas. O objetivo é demonstrar as diferenças entre a circulação atarefada no Centro, entre os escritórios, o comércio, os órgãos públicos e o lazer, e o andar nos bairros, entre o transporte, a residência e o comércio local. A ligar os dois cenários, um sistema de transportes cada vez mais baseado em vias que repelem o pedestre, como veremos a seguir.

No Centro

Durante as primeiras décadas do século XX, o Triângulo histórico se congestionou, não só na soma de meios de transporte bastante diversos – com a convivência simultânea de carroças, bondes elétricos, automóveis movidos a gasolina – mas também pelo fluxo de pessoas a pé. Na década de 1930, o antropólogo Claude Lévi-Strauss estava em São Paulo como professor convidado da USP e registra a multidão de pessoas nessa área. Para ele, o “famoso triângulo”, do qual “São Paulo era tão vaidosa quanto Chicago de seu Loop” tinha

vias congestionadas de placas em que se espremia uma multidão de comerciantes e de empregados proclamando, nas suas roupas escuras, a fidelidade aos valores europeus ou norte-americanos e, ao mesmo tempo, seu orgulho dos oitocentos metros de altitude que os libertava dos langores do trópico (LÉVI-STRAUSS²⁸ apud TOLEDO, 2015, p. 348-9).

Quando o Centro foi se ampliando para o lado oeste da colina, a multidão invadiu o viaduto do Chá, o viaduto Santa Ifigênia e também congestionou o outro lado, indo e vindo do trabalho, das compras, do lazer.

²⁸ LÉVI-STRAUSS, C. *Tristes trópicos*. São Paulo: Anhembi, 1957.

Por outro lado, a disputa pelo espaço entre pessoas e automóveis já estava se transformando em um conflito, que só foi crescendo ao longo dos anos. Em 1925, um editorial do jornal *O Estado de S. Paulo* já reclamava que os motoristas e *chauffers* nunca eram multados por suas infrações. Em 1940, apesar da pequena frota de 50 mil veículos, grande parte dela estava concentrada em poucos lugares, principalmente no centro da cidade, durante o dia. Segundo Vasconcellos (1999), a frota de carros estacionados na região central chegava a 12 mil, causando, além dos problemas de congestionamento, desconforto e insegurança para os pedestres, que, diante das calçadas estreitas, viam-se confrontando os carros, andando no leito viário.

A legislação procurava acompanhar os conflitos e disciplinar as calçadas. Em 1947, por exemplo, o decreto lei nº 415 proibiu veículos de estacionarem sobre o passeio e também degraus nas calçadas das casas, responsabilizando os proprietários, assim como deixava claro que a prefeitura se responsabilizaria por repor as condições das calçadas que houvessem sofrido consertos por serviços públicos (D’OTTAVIANO, 2002).

Figura 115 – Pedestres no Centro, década de 1950. Foto: Jean Manzon/Acervo IMS. Fonte: <https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/13343-o-cruzeiro#foto-236813>. Acesso: 29 jan. 2019.

A cidade que despertava a fascinação por sua energia também passa a ser vista com algum ceticismo. Oswald de Andrade, por exemplo, que viveu entre 1890 e 1954 e assistiu a essas transformações todas, em alguns momentos parece desconfiar do que vê. Em 1925, a velocidade e o carro são vistos sob uma ótica evidentemente otimista: “A vitória do modernismo é indiscutível, como o triunfo do telefone, do avião, do automóvel”

(ANDRADE, 2011, p. 58). Por outro lado, já em 1948, numa daquelas enquetes promovidas por revistas da época, Oswald se define como alguém que não gosta de andar, talvez até pelo panorama que se descortina diante de seus olhos, já um pouco amargos depois de tantas reviravoltas na sua vida e na sua cidade: “Na falta de Paris, esta porcaria de São Paulo é que me atrai” (id. *ibid.*, p. 122). Mas, o que parece incomodá-lo sobremaneira é o movimento, o andar: “São Paulo é a cidade onde até as estátuas andam. É preciso ser árvore para ficar” (p. 123).

Um lugar emblemático desse conflito entre pedestres e automóveis é a própria Catedral da Sé, cuja construção demorou décadas. Em frente ao chamado marco zero da capital, aglomeravam-se os carros estacionados, ônibus em busca de passageiros, todos disputando espaço com as pessoas a pé.

Figura 116 – Praça da Sé, 1940. Foto: Hildegard Rosenthal/Acervo IMS. Fonte: <https://saopaulosao.com.br/conteudos/ensaios/220-hildegard-rosenthal-e-as-cenas-urbanas-de-sp-nos-anos-30-e-40.html>. Acesso: 30 jan. 2019.

O Centro era também o lugar de exercício da cidadania, para onde acolhiam as pessoas em momentos de vida pública, como nesses dois comícios, citados por Pompeu de Toledo. Em 1942, tratava-se de uma manifestação de repúdio às potências do Eixo e apoio à causa dos Aliados. “O povo em massa, num espetáculo inédito para estes últimos tempos, tomou conta das ruas desde as primeiras horas da manhã” (OESP²⁹ apud TOLEDO, 2015, p. 413). O segundo, dez anos antes, aparece sensorialmente nessa narrativa singular de Mário de Andrade que marca o ato de caminhar coletivo:

²⁹ O ESTADO de S.Paulo, 23 ago. 1942, p. 4.

Tudo se organizava e unificava num poderoso, num voluntarioso ritmo de marcha de formidável caráter. Toda a gente da rua se dirigia pro comício e não se via uma cara só. O que se via era aquele ruminante ondular de ombros, e os passos batebatendo plãoque-plãoque-plãoque-plãoque no revestimento caro da rua batebatendo plãoque-plãoque-plãoque-plãoque. Os poucos homens que vinham em sentido contrário estavam miseráveis, com vergonha de si mesmos, quem sabe? Uma doença em casa, algum negócio imprescindível (ANDRADE³⁰ apud TOLEDO, 2015, p. 329).

Nos bairros

Como vimos, a cidade cresce e começa a desenvolver novas centralidades, que atendem as necessidades de compras e lazer de bairros contíguos. É possível que o contraste entre o Centro e os bairros tenha aumentado nesse período. Enquanto o agitado Centro se “moderniza”, a vida nos bairros segue em ritmo diferente, com ambulantes oferecendo nas ruas suas mercadorias (desde leite e ovos até tecidos, jornal e vassouras) ou serviços (engraxates, jardineiros, tintureiros, carteiros, empalhadores).

Esse contraste se revela, por exemplo, na narrativa de Zélia Gattai, que cresceu numa casa na Alameda Santos. Nascida em 1917, Zélia, instada pelo marido, o escritor Jorge Amado, conta, em *Anarquistas graças a Deus*, o cotidiano de uma família de classe média (o pai era mecânico) nas décadas de 1920 e 1930, no que era um bairro afastado do Centro.

O Centro era o local das compras, de passeios, da agitação e das conexões de transporte para os bairros afastados. Era no Jardim da Luz que a família ia passear quando estavam sem dinheiro para pagar as entradas do que seria o parque preferido, o vibrante Antártica. Foi nas lojas elegantes do Centro velho que sua mãe perdeu a flegma um dia e saiu desbragadamente às compras.

Ao redor de sua casa, porém, o dia a dia mostra uma vida pacata, em que os deslocamentos a pé eram a norma, tanto para ir ao açougue, como ao cinema semanal, para acompanhar o desenrolar dos seriados. As poucas ruas calçadas com paralelepípedos começavam a abrigar carros, mas a cidade parecia terminar nos “pântanos” da atual região do Jardim Europa, no vale da avenida Rebouças, ainda não construída, ou na “floresta” do Pacaembu, para onde seu irmão e amigos iam a pé, para nadar num riacho que corria onde hoje está o estádio do Pacaembu.

Duas décadas mais tarde, a vida em outro bairro contíguo ao espigão da cidade, a Vila Mariana, ainda tinha contornos semelhantes. A deliciosa biografia de Rita Lee conta as lembranças da cidade da sua infância, nas décadas de 1950 e 1960, pelo olhar da

³⁰ ANDRADE, Mário de. *De táxi e crônicas no Diário Nacional*. São Paulo: Duas Cidades; Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia, 1976. p. 505-6.

menina que viria a ser uma das cantoras mais importantes do Brasil. A partir do seu “casarão” na rua Joaquim Távora, Rita e suas irmãs exploravam a pé a rua, interagiam com os vizinhos, iam ao cinema³¹, faziam brincadeiras de mau gosto com os passantes, andavam de bicicleta e até participavam da procissão da sexta-feira da Paixão.

Figura 117 – Crianças na calçada, no bairro da Liberdade, c. 1940. Foto: Hildegard Rosenthal/Acervo IMS.
Fonte: <https://ims.com.br/titular-colecao/hildegard-rosenthal/>. Acesso: 30 jan. 2019.

³¹ Surpreendentemente para quem vê os poucos cinemas de rua em São Paulo de hoje, naquela época, cada bairro tinha o seu – ou vários. Rita conta de ir a pelo menos quatro cinemas diferentes na região da Vila Mariana: o Cruzeiro, o Phoenix, o Leblon, onde ela assistia aos festivais do *Tom e Jerry*, e o Liberdade, com programação “só para adultos”. Para assistir 14 vezes ao *Hard Day's Night*, dos Beatles, ela optava pelo ônibus até o cine Metrópole, este sim, no Centro.

ANÁLISE DO PLANO DE AVENIDAS SOB O ENFOQUE DA CAMINHABILIDADE

Como vimos, o Plano de Avenidas é um marco incontornável no ordenamento urbano de São Paulo. Ao utilizar o sistema viário como base organizadora do crescimento da cidade, foi parte estruturante da expansão urbana desde o início de sua implantação e ao longo das décadas seguintes. Pela sua importância urbanística, de mobilidade e jurídica, o plano, que já foi descrito e estudado sob muitos pontos de vista, será analisado aqui sob o olhar dos seus efeitos para a mobilidade a pé.

Figura 118 – Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo: esquema teórico. Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>. Acesso: 30 jan. 2019.

O ponto de vista da mobilidade a pé não aparece explicitamente no Plano de Avenidas, nem nos elementos estruturantes nem nos capítulos relativos aos transportes. Por outro lado, o impacto direto ou indireto de várias sugestões na caminhabilidade é tremendo. Vejamos como os elementos que constam do plano e alguns de seus desdobramentos podem ter influenciado decisivamente a experiência de andar a pé na cidade.

O pedestre como ator. Pessoas que andam a pé são citadas algumas vezes no plano, às vezes como “pedestres”, outras como “transeutes”. É o caso desta rara passagem em que se escolhe o ponto de vista de quem anda a pé: “o transeute, que se encaminha de um lugar para outro [do vale do Anhangabaú] intimamente prefere o trajeto pelo viaduto do Chá” (MAIA, 1930, p. 34). Em outros momentos, o texto coisifica as pessoas que cruzam as vias: por exemplo, na discussão sobre frenagem dos carros, elas são “obstáculos” que obrigam os veículos a parar e não pedestres (id. *ibid.*, p. 87-8). Adicionalmente, é interessante notar que, quando se fala em vítimas no trânsito, não há separação entre mortes em acidentes ou atropelamentos.

A seção sobre unidade residencial é provavelmente a que mais desperta menções aos pedestres e aos trajetos feitos a pé. Além de estabelecer a noção de que ¼ de milha é uma distância razoável para crianças irem à escola e donas de casa às compras, Prestes Maia ainda menciona alguma preocupação com trajetos muito longos:

[...] a unidade residencial não se assemelha a alguns arruamentos nossos onde o proprietário parece sem motivo razoável evitar qualquer comunicação com vizinhos. Há percursos de 500, 800 metros sem ligação [...] (id. *ibid.*, p. 296).

O pedestre e as calçadas. No capítulo sobre transportes, o texto trata de muitas referências internacionais à segurança viária, num momento em que o número de automóveis nas ruas das grandes cidades mundiais já começava a gerar incômodo. Segundo citação contida no próprio plano, existiam na época (sem especificação de data) 29 milhões de carros no mundo, 24 milhões apenas nos EUA, causando 27 mil mortes por acidentes, com 700 mil com sequelas permanentes.

A preocupação com a segurança viária faz com que Prestes Maia discuta em alguns trechos a segregação entre pedestres e automóveis, citando inclusive a proposta de Le Corbusier para a cidade ideal de 3 milhões de habitantes.

O plano fala várias vezes na distribuição de área para faixas de rolamento e calçadas, mas não necessariamente em melhoramentos para o andar. Há algumas menções ao pedestre na descrição de como uma ponte vai ser transposta. Há, por outro lado, grande detalhamento nas sugestões de destinação das áreas nas novas vias da cidade. Nas vias em formato de bulevar, por exemplo, o autor propõe o refúgio no canteiro central como solução para o mobiliário urbano e também para a segurança: “o refúgio é uma necessidade de proteção ao pedestre, delimita os dois sentidos do tráfego e oferece uma solução aos candelabros, postes, etc.” (id. *ibid.*, p. 50).

O tamanho das calçadas (ou passeios, como são chamadas em vários trechos) também é uma preocupação frequente. Como o Plano de Avenidas propõe uma hierarquização entre as vias³², pragmaticamente, o tamanho dos passeios não é fixo. Ao contrário, o autor sugere uma divisão bastante variável – e não necessariamente coerente – entre as faixas de rolamento e as calçadas, dependendo da largura das vias.

Caminhabilidade dentro do perímetro de irradiação. O plano não explicita todas as transformações na região central, mas o tratamento dado às avenidas que vão compor a rótula se traduz na melhoria do ambiente urbano no que virou o Centro – o velho e o novo somados – com interligações previstas entre os dois lados do vale, alargamentos

³² Até 1923, havia a noção de ruas secundárias com largura uniforme de 16m. Com a lei 2.611/1923 o tamanho das ruas perdeu essa padronização, de tal modo que podia haver ruas de uso exclusivamente residencial de 8m a 12m, ruas secundárias de 12m a 18m, ruas principais de 18m a 25m, e as grandes vias com mais de 25m de largura.

bem planejados, com canteiro central e áreas de calçadas. As avenidas que compunham o perímetro foram sendo alargadas com a desapropriação de imóveis, e pode-se dizer que o resultado final não é ruim para o pedestre. Entre outras avenidas do perímetro de irradiação, a São Luís é um exemplo do resultado desse apuro, que se traduz em melhores condições de caminhabilidade (Fig. 119): com o alargamento, ganhou calçadas generosas, canteiro central e um cenário que vai incentivar a construção de prédios de altíssimo padrão arquitetônico nas décadas posteriores – o conjunto quase inteiro é tombado. Na década de 1950, foram instaladas na avenida as primeiras mesas na calçada em São Paulo, num embrião do que aconteceu décadas depois.

Figura 119 – Avenida São Luís, 2017. As características de bulevar, com calçadas largas, ainda são mantidas atualmente. Foto: autor (arquivo pessoal).

Um dos aspectos mais interessantes do Plano de Avenidas também contribui para a melhoria da caminhabilidade: o fato de ter considerado a região central de maneira integrada, unindo física e simbolicamente o Centro novo e o velho. Assim, as travessias previstas do vale contribuíram para a integração das duas áreas, facilitando a transposição do pedestre em vários pontos.

Caminhabilidade e as vias radiais. As radiais constituem um ponto fundamental para a caminhabilidade na cidade. Na proposta de expansão ilimitada das artérias que saem do Centro para o bairro, está embutida a preocupação com a fluidez do trânsito em direção aos bairros. “Fomos arrastados longe demais pelo assunto. Mas uma conclusão se colhe de todo o precedente: o papel importantíssimo relegado às vias rápidas nas grandes cidades” (id. *ibid.*, p. 96).

Em que medida as vias radiais influenciam na caminhabilidade? Em tese, uma via de trânsito rápido não é, em si, um problema para o pedestre. Na prática, existem algumas questões intrinsecamente ligadas à configuração das radiais que constituem, sim, problemas para quem anda.

A primeira questão é a velocidade. Em suas referências internacionais, Prestes Maia chega a citar estudos que mostram que a fluidez melhora em algumas ruas quando a velocidade é menor; sua recomendação para a velocidade a ser praticada nas artérias, no entanto, é inequívoca: “A própria velocidade, em vez de receber um limite, deverá ser animada” (p. 85).

Ora, como vimos no capítulo 1, existem vários estudos que procuram relacionar a velocidade à perda de vitalidade das ruas. Uma pessoa que anda ao longo de uma via rápida está permanentemente sujeita ao barulho e à sensação de desconforto; quanto maior a velocidade, maior o desconforto. Um conceito interessante que pode ser usado como referência para designar os problemas das vias radiais é o de *stroads*, palavra formada pela junção de *streets*, ruas, e *roads*, estradas (em português, algo como “estrúas”). O termo foi criado por Charles Marohn, fundador e presidente do movimento Strong Towns e editor do *site* de mesmo nome³³, para demonstrar os efeitos perversos de usar como estradas ruas que têm moradores, comércio, atividades e escolas. Ruas, segundo Marohn, são ambientes onde as pessoas e as interações humanas prosperam, servindo de plataforma para a construção de riquezas, ao passo que as estradas são espaços de passagem que conectam lugares produtivos e nos quais a alta velocidade serve para maximizar a eficiência do deslocamento. Se uma rua tentar ser as duas coisas, falhará nas duas. Para Marohn, uma rua saudável precisa diminuir velocidades – através de um desenho que desestimele a aceleração, fiscalização e sinalização –, priorizar pedestres e aumentar área de calçadas.

Ora, a execução ao longo dos anos foi exatamente no sentido de fazer uma via expressa com a maior segregação possível. As avenidas de fundo de vale, que utilizam as áreas não ocupadas das margens de rios e córregos, são hoje uma presença ubíqua na cidade, com um rio no canteiro central, geralmente canalizado, várias pistas de rolamento (até quatro faixas em cada sentido) e calçadas desproporcionalmente pequenas. É, segundo Meyer (1993), uma “opção barata, pouco elaborada e de repercussão ambiental bastante negativa” (p. 23), no entanto, muito utilizada a partir das décadas de 1940 e 1950. Algumas dessas avenidas são a Pacaembu (sobre o córrego Pacaembu), a 9 de Julho (sobre o córrego Saracura), a Sumaré (sobre o córrego Sumaré) e, uma das mais importantes, a 23 de Maio, que cobriu o córrego do Itororó.

A segunda grande questão, portanto, está relacionada às dificuldades enfrentadas pelo pedestre ao tentar cruzar essas avenidas de fundo de vale. Cruzamentos em nível são considerados ruins para a fluidez do trânsito e, portanto, o tempo de travessia nos sinais costuma ser apertado. Passarelas de pedestre são poucas (a própria 23 de Maio tem um trecho de quase 1 quilômetro que não oferece nenhuma possibilidade de cruzamento para pedestres) e com incômodos adicionais como escadas. Algumas pontes previstas no plano ainda parecem manter escala possível ao pedestre, mas, na maioria dos casos, a solução implantada fica longe dos croquis simpáticos de Prestes Maia.

³³ Cf. MAROHN, Charles. The Stroad. *Strong Towns*, 30 out. 2017. Disponível em: <https://www.strongtowns.org/journal/2017/10/30/the-stroad>. Acesso: 30 jan. 2019.

As marginais construídas após as obras de retificação do rio Tietê (que constam do Plano de Avenidas) e Pinheiros (mencionada no plano, mas sob responsabilidade da Light) são um exemplo radical do descolamento da escala do pedestre e vão merecer menção mais à frente. Independentemente disso, acabaram constituindo um anel viário diferente do Plano de Avenidas³⁴, que se transformou numa barreira formidável à caminhabilidade, pela absoluta falta de acessibilidade nas pontes, quem nem de longe parecem com os desenhos de Prestes Maia. O exemplo mais radical dessa falta de atenção ao pedestre é provavelmente a ponte estaiada Octávio Frias de Oliveira, construída entre 2005 e 2008, que impede a presença de pedestres ou ônibus.

Caminhabilidade nos bairros. O plano prevê as unidades de vizinhança (chamadas no plano de unidades residenciais), baseadas na vida cotidiana – escola, igrejas, comércio – e protegidas das grandes artérias.

A sua área não é arbitrária, mas fixada em função do trajeto escolar, que as crianças não devem exceder [1/4 de milha]. Do mesmo modo, as donas de casa ou as criadas não farão caminhadas maiores para chegar aos mercados e armazéns (MAIA, 1930, p. 296).

Figura 120 – Modelo de unidade residencial demonstrado no Plano de Avenidas. Fonte: MAIA, 1930.

³⁴ O rodoanel começou a ser construído em 1998 e ainda não está pronto, faltando o trecho norte.

Nesse trecho, há também uma rara e clara menção aos atropelamentos e à solução proposta: a separação das funções geradoras de tráfego – mercado, lojas, teatro – nos cruzamentos das artérias principais.

Como proteção contra atropelamentos a célula será evidentemente eficaz; inversamente as ruas principais, livres das crianças e do movimento local permitem tráfego mais franco e rápido (id. *ibid.*, p. 296).

O plano de unidades de vizinhança não chegou a acontecer. O princípio, porém, merece menção pelo que poderia ter sido, mas acabou sendo destruído pela prática. É o caso, por exemplo, da ligação leste-oeste (Fig. 121), que promoveu um dos exemplos mais evidentes de cisão urbana, ao cortar ao meio os bairros do Glicério, Liberdade e Bela Vista, quando de sua construção, entre 1968 e 1971.

Figura 121 – Construção da ligação leste-oeste, 1969. Fonte: Blog Quando a Cidade era mais gentil. Disponível em: <https://quandoacidade.wordpress.com/page/11/>. Acesso: 30 jan. 2019.

Caminhabilidade como decorrência da escolha de modal. Embora a cidade contasse com apenas 20 mil automóveis na época da publicação do Plano de Avenidas (VASCONCELLOS, 1999), o transporte sobre rodas foi evidentemente o vencedor do plano, e o sistema de ruas passa a se subordinar à circulação dos veículos. A questão é de que maneira isso impacta a caminhabilidade. Se o metrô é descartado e o bonde não é estimulado, o impacto se dá pela adoção do carro – para os ricos – e do ônibus como meios principais de deslocamento.

A importância das linhas do bonde na época não permite que Prestes Maia radicalize sua posição no caso de São Paulo. Não obstante, ao propor um sistema integrado unindo linhas-tronco de bonde e linhas alimentadoras e paralelas de ônibus, Maia faz com que os ônibus – vistos como flexíveis e descongestionantes – se tornem instrumentos e protagonistas no crescimento urbano (CAMPOS FILHO, 2002, p. 427).

A precariedade da experiência de caminhar até o transporte se deve não necessariamente à escolha do transporte em si, mas às condições em que se deu sua implantação. O ônibus contribuiu para o descolamento entre expansão urbana e urbanização, pela sua flexibilidade de trajetos, acarretando a piora sensível da experiência do caminhar nos bairros, cada vez mais afastados e com acessos difíceis e precários desde as moradias até os pontos e terminais.

Na região central, a disseminação gradual dos ônibus deu origem a outro tipo de questão, o da implantação dos pontos de parada. Como o próprio Plano de Avenidas explicitava que se evitasse atravessar o Centro utilizando o perímetro de irradiação, a troca entre linhas de ônibus passou a ser feita a pé depois que os bondes foram escasseando nas décadas seguintes.

Figura 122 – Anhangabaú, início do século XX (a) e na década de 1950 (b). Fotos: autoria desconhecida. Fonte: (a) <https://blogs.operamundi.uol.com.br/postaisdomundo/vale-anhangabau-sao-paulo-1930/>. Acesso: 30 jan. 2019. (b) <http://netleland.net/sao-paulo/as-transformacoes-do-vale-do-anhangabau-parte-i.html>. Acesso: 30 jan. 2019. Para o pedestre, uma das consequências mais deletérias do Plano de Avenidas foi o “sistema Y”, permitiu furar o perímetro de irradiação, interferindo em alguns lugares icônicos da cidade, como o aprazível jardim criado no vale Anhangabaú (à esquerda) em um dos eixos mais importantes de circulação da cidade. Em 1951, o complexo ganha uma passagem em desnível, que décadas depois será transformada em túnel. A ligação de pedestres entre os dois lados do vale só foi refeita no final da década de 1980, mas está novamente em discussão para tentar recuperar a unidade paisagística e dar conta da sua dimensão histórica.

O pedestre e o aumento das distâncias. O último impacto é o mais óbvio. Ao permitir a expansão sem limites da cidade, o Plano de Avenidas colaborou para a criação de uma cidade cada vez mais espalhada, aumentando os tempos de deslocamento em viagens bairro-Centro e nos acessos ao transporte. Tereza Caldeira (2011) considera que a essa pressão ainda pode ter havido um fator adicional: a “considerável demoli-

ção e remodelação da região central, cuja zona comercial foi reformada e aumentada, estimulando a especulação imobiliária” (p. 217).

* * *

São Paulo chega ao final desse período muito diferente do que começou. A mancha urbana cresceu em todas as direções, eliminando de uma vez por todas a possibilidade de a cidade ser percorrida a pé e aumentando a separação entre os bairros periféricos e os centrais. A caminhabilidade também é afetada pelo crescimento da malha viária, que provoca cisões e barreiras entre bairros e, em casos mais radicais, intrabairros. O Plano de Avenidas, por sua magnitude e pelo fato de ter tido seus princípios executados ao longo das décadas seguintes à sua proposta, é um dos grandes estruturadores da nova realidade do andar a pé; apesar de não se referir diretamente a esse modal, o plano influenciou decisivamente na caminhabilidade da cidade e nos hábitos de deslocamento a pé.

2.4. 1970-2010. O PEDESTRE NA CIDADE DO AUTOMÓVEL

Figura 123 – Rua Augusta, 1970. A fragilidade dos pedestres diante do poder do carro. Foto: Reginaldo Manente. Fonte: Arquivo Estadão.

CONTEXTO HISTÓRICO

A cidade de São Paulo chega ao início da década de 1970 com quase 6 milhões de habitantes. Em 1973, ela passa oficialmente a fazer parte de uma região metropolitana cuja população total de 8 milhões de pessoas se desloca por seus então 37³⁵ municípios cotidianamente, em função do trabalho, estudos e lazer³⁶. É o momento em que o termo “Grande São Paulo” se populariza, caracterizando, além da nova escala urbana, uma nova complexidade, que tem impactos diretos no padrão de mobilidade.

As chamadas “super-rodovias”, como Castelo Branco, Imigrantes, Bandeirantes e Trabalhadores, aumentam ainda mais os deslocamentos entre as cidades vizinhas e São Paulo, atraindo novos moradores para seus eixos e, principalmente, contribuindo para o êxodo de plantas industriais que, em busca de terrenos mais baratos e acesso direto a eixos rodoviários fora da cidade, deixam a área urbana do município.

Diante desse panorama, em que as pessoas moram e trabalham em municípios diferentes, a questão da mobilidade ganha enorme importância na metrópole e reforça a diferenciação entre classes sociais. Administrações municipais e estaduais privilegiam a construção de mais vias para automóveis e mantêm investimentos mínimos no transporte público. O metrô, que inicia suas operações em 1974, lança as bases para uma cidade mais acessível, mas, num padrão de construção demorado e custoso, não chega a alterar a dinâmica de transportes da cidade.

Nas primeiras décadas desse período, o Brasil vive sob regime militar, e os prefeitos das capitais estaduais são então indicados pelo governador – situação que perdurou até 1985, com o restabelecimento de eleições diretas nos municípios. Na prática, a falta de representação institucional nas esferas de decisão pode ter sido determinante para a velocidade de implantação da enorme expansão viária, que tende a destinar a maior parte do espaço para o transporte individual, em prejuízo de outros meios, o que requer a desapropriação de grandes áreas residenciais e a cisão de bairros inteiros. Também é significativo o fato de as intervenções serem tão facilmente decididas e, como no exemplo emblemático do Minhocão, executadas tão rapidamente, sem contarem com oposição digna de nota.

³⁵ Cf. Lei Federal Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973, disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp14.htm (acesso em: 31 jan. 2019). Com a incorporação de São Lourenço da Serra e Vargem Grande Paulista, em 2011, a região metropolitana de São Paulo passou a abranger 39 municípios. Segundo o urbanista Flávio Villaça (2004), a “região metropolitana de São Paulo já existia de fato, mas não de direito” (p. 148), na medida em que a região do ABC já estava em processo acelerado de urbanização.

³⁶ Entre 1970 e 2010, o crescimento populacional de São Paulo diminui gradativamente, em termos percentuais, em relação ao total dos demais municípios da região metropolitana. Enquanto em 1970, por exemplo, a população de São Paulo correspondia a 77% do total da RMSP, em 2010 esse percentual cai para 57%. Cf. http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php. Acesso: 31 jan. 2019.

Três dinâmicas importantes ajudam a entender a complexidade da nova situação urbana. A primeira delas é a mudança no padrão residencial. A chegada de novas levas de imigrantes na década de 1970, as melhorias de infraestrutura urbana e a legalização dos terrenos geram um efeito de valorização fundiária que força parte da população a optar por habitações mais baratas, muitas vezes informais e autoconstruídas. Isso causa uma expansão sem precedentes das favelas: enquanto em 1973 apenas 1,1% da população da cidade morava no que urbanistas chamam de “habitações subnormais”, esse número atinge 19,1% em 1993 (CALDEIRA, 2011). As favelas vão se instalar em áreas desocupadas da cidade, seja em loteamentos, como em Paraisópolis, seja na beira de mananciais, como em vários bairros da zona sul, construídos à beira das represas que abastecem a cidade.

A segunda dinâmica tem a ver com o padrão demográfico, mais exatamente com o crescimento de uma antes reduzida classe média que passa a ocupar, principalmente a partir da década de 1980, postos de trabalho qualificados, não apenas na indústria, mas sobretudo no setor terciário.

Essa nova classe média adquire novos hábitos de consumo de serviços – como o de comer fora, viajar, usar cartão de crédito, andar de avião e frequentar locais de cultura e lazer – e de produtos que só eram acessíveis aos mais ricos: eletrônicos, roupas, bens importados e, claro, automóveis. Se em 1970 são 482 mil automóveis em circulação em São Paulo, esse número salta para 6,9 milhões em 2010, um aumento de 140 vezes em cinquenta anos (ver Tabela 1, adiante).

Novos hábitos contribuem para criar novas necessidades espaciais na cidade, novos espaços de consumo e lazer, acessíveis, normalmente, por carro. É o momento de expansão dos *shopping centers*, principalmente a partir do final da década de 1990, com seus grandes estacionamentos para acomodar o aumento expressivo da frota de veículos particulares.

A expansão rápida da rede de novos negócios do setor terciário faz proliferar a instalação de escritórios e complexos administrativos, o que altera a ocupação do território – a exemplo do que acontece no eixo sudoeste, com a recém-inaugurada avenida Faria Lima, em 1970, e, duas décadas depois, a urbanização da região em torno da avenida Berrini, que ocupou uma área de várzea do rio Pinheiros.

O aumento do crime violento na cidade é uma dinâmica que se soma às anteriores, marcando profundamente a ocupação do território e os hábitos de mobilidade na rua. Em *Cidade de muros*, Tereza Caldeira descreve como a violência real – e o medo dela – passou a pautar tanto a ocupação das ruas como a própria configuração das habitações. Segundo ela, o número de crimes violentos no município de São Paulo dobrou entre 1982 e 1996, atingindo quase 1 mil para cada 100 mil habitantes (CALDEIRA, 2000). É o momento em que surgem e se expandem rapidamente os condomínios residenciais, configurando uma mudança na experiência de andar a pé na cidade, como veremos a seguir.

CONFIGURAÇÃO URBANA

Figura 124 – Evolução da mancha de urbanização no município de São Paulo entre os anos 1970 e 2002. Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa). Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento (Sempla). Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1970.jpg. Acesso: 26 jan. 2019.

Os mapas da Fig. 124 mostram a sucessiva ocupação de territórios ainda não urbanizados nas franjas da cidade, que expandiu sua fronteira urbana até ultrapassar alguns dos limites naturais e aumentar ainda mais a distância entre bairros e Centro. Ao norte, a mancha urbana encosta e invade a reserva florestal da Cantareira; ao sul, invade o limite teórico do que seria a área de proteção de mananciais, ultrapassando-a em muito nas décadas seguintes até envolver grande parte das bordas das represas de Guarapiranga e Billings.

Na década de 1970, as primeiras vias expressas da cidade – a avenida 23 de Maio/Rubem Berta, as marginais dos rios Pinheiros e Tietê e a Radial Leste – já funcionavam a todo vapor –, mas outras grandes avenidas, mesmo sem a característica de trânsito livre, foram inauguradas, como a Bandeirantes e a Brás Leme. Além disso, algumas ruas importantes foram alargadas, como a Iguatemi/Faria Lima e a avenida Paulista, com a construção do complexo viário que integra as avenidas Consolação, Paulista, Rebouças e Doutor Arnaldo (Fig. 125).

Figura 125 – Complexo viário Doutor Arnaldo/Paulista, década de 1970. A facilidade de circulação para os carros, através de viadutos e túneis, se traduz em aumento do trajeto e desconforto para o pedestre. Foto: autoria desconhecida. Disponível em: br.pinterest.com/pin/551057704400458747/?lp=true. Acesso: 31 jan. 2019.

As vias radiais propostas no Plano de Avenidas são, pela sua própria natureza, as vias que estruturam o crescimento da cidade num movimento centrífugo, prestando-se a garantir que o fluxo de veículos atenda à demanda crescente. Do ponto de vista urbanístico, a construção das novas avenidas e vias expressas significou a cisão de bairros inteiros, como a Bela Vista. Para o pedestre, a travessia dessas vias de trânsito intenso

e com poucos ou nenhum farol só é possível por meio de infraestruturas desajeitadas, como elevados, viadutos, pontes e passarelas, escadas ou passagens desconfortáveis e muitas vezes perigosas.

Um dos grandes símbolos da expansão viária nesse período foi a construção do Minhocão, que teve um tremendo impacto na urbanidade e caminhabilidade na região. Parte do segundo anel perimetral e da interligação leste-oeste, é considerado uma das fraturas mais evidentes geradas pela implantação de conexões viárias na cidade, ou, nas palavras de Regina Meyer (1993), o “ícone da arbitrariedade urbana” (p. 25)³⁷. Erigido em apenas um ano, durante a gestão Paulo Maluf (1969-1971), o elevado contribuiu para a deterioração de parte da região que atravessa, tanto pela poluição sonora e atmosférica gerada pelos carros que passam por cima, como pelo ambiente sombrio e inamistoso para quem utiliza a cota da rua. Os pedestres que cruzam a região encontram na travessia das avenidas que correm por baixo do elevado (São João, Amaral Gurgel e General Olímpio da Silveira) um obstáculo real na “sombra” úmida da rua, gerando permanente sensação de insegurança de dia e principalmente de noite.

O nome oficial da obra à época da sua inauguração, Elevado Presidente Costa e Silva, foi recentemente alterado, em 2016, para Presidente João Goulart. Entretanto, o apelido parece resistir aos desejos oficiais – está sendo mantido inclusive pelos que defendem a criação de um parque no local – e exprime, de forma bem-humorada, a repulsa que a obra causa aos que se debruçam sobre sua feiúra e incomodidade.

O resultado da expansão viária, do descaso para com a importância simbólica, urbanística e arquitetônica do Centro histórico, dos fechamentos de grandes glebas e da expansão desigual da frota automotiva, no fim do século XX, foi, para a cidade, um momento de “baixa” na valorização do espaço público, com impacto direto na caminhabilidade. Para Meyer (1993), “o espaço público da cidade tornou-se uma eloquente testemunha da ausência de um pensamento urbanístico mais abrangente” (p. 24). Para Reis Filho (2004), “a violência das mudanças e a precariedade das soluções adotadas, sem visão de conjunto, destruíram rapidamente alguns dos melhores espaços urbanos que haviam sido criados em meio século de projetos e obras” (p. 211).

³⁷ É interessante lembrar que, no momento em que o elevado estava sendo construído, outras cidades do mundo já questionavam as vias expressas no ambiente urbano; Em Portland, por exemplo, a decisão de fechar o viaduto Harbor Drive, considerado um marco do desenvolvimento urbano da cidade, foi tomada em 1973. Trata-se da primeira grande via expressa nos Estados Unidos a ser removida intencionalmente sem reposição. Sua demolição “estabeleceu a reputação de Portland como uma cidade amiga de bicicletas, pedestres e transporte público, onde preservação e urbanidade são prioridades”. Cf. LLOYD, Michael. Portland’s Harbor Drive was an urban development landmark, before going away. *The Oregonian/Oregon Live*, 15 mai. 2014. Disponível em: https://www.oregonlive.com/multimedia/index.ssf/2014/05/portlands_old_harbor_drive_was.html. Acesso: 31 jan. 2019. Outro exemplo é o West Side Elevated Highway, apelidado “The Miller”, construído em 1936 e que teve um trecho colapsado em 1973, após um período em que já se constatava sua degradação. Cf. FORGOTTEN NEW YORK. Miller’s crossing: The West Side Elevated Highway, 16 jun. 2001. Disponível em: <http://forgotten-ny.com/2001/06/millers-crossing-the-west-side-elevated-highway/>. Acesso: 31 jan. 2019.

Figura 126 – A temerosa tarefa de cruzar a área sob o Minhocão à noite. Foto: Daniel Boa Nova/Hypeness. Disponível em: <https://www.hypeness.com.br/2015/07/quem-sao-as-pessoas-que-ja-estao-usando-o-minhocao-como-se-fosse-um-parque/>. Acesso: 30 jan. 2019.

O *PUB* (1968) e o *PDDI* (1971)

Durante o período em questão, houve dois planos antes do Plano Diretor de 2002. O Plano Urbanístico Básico (*PUB*), de 1968, foi um dos mais volumosos pelo levantamento extensivo de dados e informações sobre a cidade. Sua proposta, segundo Renato Anelli, alteraria a lógica do sistema radioconcêntrico e o esquema radial perimetral do Plano de Avenidas através do que seria uma malha ortogonal viária combinada a um vasto sistema de metrô.

A sofisticação metodológica é nítida e torna este o mais abrangente plano produzido até então no Brasil. Não se limita ao urbanismo, levantando um conjunto amplo de dados para propor diretrizes nas várias áreas da administração pública. Para este estudo temos de destacar que a estrutura de mobilidade urbana é um aspecto fundamental da proposta. Mas ao contrário da proposta de Curitiba, o *PUB* dissocia a rede de transporte público de massa da malha de vias expressas (ANELLI, 2007, on-line).

Figura 127 – PUB: malha viária com simulação de carregamento. Fonte: ANELLI, 2007, on-line.

A proposta, entretanto, não chegou a ser discutida pela administração, nem na esfera do Executivo nem na do Legislativo³⁸. Por essa razão, a de não ter alterado a dinâmica real do caminhar pela cidade, o plano não será objeto de análise nesta tese. Registre-se apenas que ele pode ter influenciado em alguma medida questões que viriam a ser rediscutidas posteriormente no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) e no PDE 2014 – como o adensamento ao longo dos eixos de transportes públicos, chamado de “Corredores de Atividades Múltiplas”, que coincidiu com a própria fundação da Companhia do Metropolitano, no mesmo ano de sua publicação.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – Lei 9503/97

O CTB é considerado por especialistas um ponto de virada na disciplina do trânsito brasileiro e tem efeito direto na melhoria da caminhabilidade. A primeira grande mudança é conceitual: trata-se da primeira vez em que a fragilidade do pedestre diante de outros modos de transporte é explicitada.

³⁸ Anelli (2007) credita a pouca repercussão prática do PUB ao período em que foi gestado: “O aparente ocaso do PUB pode ser creditado, ao menos em parte, ao período no qual se deu a sua elaboração. Os planos e projetos dele decorrentes [...] foram elaborados nos anos de chumbo do regime militar. Período durante o qual a cidade de São Paulo foi radicalmente transformada por um conjunto de intervenções urbanas de forte característica infra-estrutural” (on-line).

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas: [...] § 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, **os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres** [grifo nosso]³⁹.

Essa é uma mudança importante na legislação que regula o trânsito no país e determina as bases para as legislações específicas de cada ente federativo e até para legislações posteriores, como o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, de 2012. A representação da pirâmide tem cada vez mais sido feita em forma de desenho para facilitar sua compreensão:

Figura 128 – Pirâmide de segurança no trânsito, evidenciando a prioridade para pedestres estabelecida no CTB. Fonte: ITDP Brasil. Disponível em: www.archdaily.com.br/br/author/itdp-brasil. Acesso: 31 jan. 2019.

Outra medida bastante relevante para a questão da mobilidade nas cidades é a municipalização do trânsito. O CTB incluiu os municípios como integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, dando às administrações locais o poder efetivo sobre o planejamento, a operação, a educação e a fiscalização administrativa do trânsito, a partir do exemplo de São Paulo, que já havia recebido essas atribuições antes dos demais e serviu de laboratório para o teste. Um dos sinais da inversão de prioridades está no próprio manual de municipalização do trânsito, que enfatiza o cuidado ao pedestre: “Por menor que seja a cidade, deve ser feito tratamento especial para a circulação segura dos pedestres, dos ciclistas ou das carroças. O trânsito não é feito só de automóveis ou caminhões”⁴⁰.

³⁹ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm. Acesso: 31 jan. 2019.

⁴⁰ DENATRAN. *Municipalização do trânsito: roteiro para implantação*. Brasília, 2000. p. 15. Disponível em: http://www.desttran.com.br/links/transito/legislacao_manual.pdf. Acesso: 31 jan. 2019

O carro como meio de locomoção e objeto de desejo

Apesar da complexidade das dinâmicas desse período, é possível apontar uma variável dominante do ponto de vista de quem anda a pé na cidade: o predomínio do automóvel particular na cidade, tanto no imaginário coletivo como na apropriação de espaços públicos, no redesenho de ruas e na ameaça real à integridade dos pedestres.

A expansão da frota em São Paulo foi um processo com várias dimensões. A principal delas é a dimensão econômica. Desde sua instalação no país por Juscelino Kubitschek, a partir de 1955, a indústria automobilística assumiu rapidamente protagonismo na economia do país, estimulando a criação de uma longa cadeia de empresas que suportam seu processo produtivo, desde a produção de matéria-prima, como aço e borracha, e a fabricação de autopeças até uma rede de distribuição, marketing e vendas⁴¹.

Outra dimensão é a de sustentação desse modelo de desenvolvimento urbano de que vimos tratando aqui, em que o veículo sobre rodas teve papel preponderante e gerou uma cidade mais dispersa, pouco densa, com loteamentos e aglomerações cada vez mais distantes do Centro. A produção acumulada de veículos montados no Brasil entre 1957-2016 dá ideia da dimensão que essa frota ocupou nas ruas e rodovias brasileiras: 75,8 milhões de unidades de veículos e 2,6 milhões de máquinas agrícolas e rodoviárias.

O aumento da malha viária no Brasil, com a criação do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) no estado de São Paulo e a integração das capitais do país no final da década de 1950, estimula ainda mais o transporte viário. O fenômeno que acontecera décadas antes nos Estados Unidos chega ao Brasil, com financiamento público para a produção e compra, e fomentado também pela redução do preço unitário, o aumento do poder aquisitivo e o incentivo público na forma de ruas e avenidas.

Até a década de 1960, o Brasil nunca havia experimentado nada parecido. A cidade de São Paulo, apesar do aumento constante do número de carros, chega no final da década de 1970 com apenas 8 veículos por 100 habitantes, como mostra a Tabela 1.

Com o início da produção de carros nacionais e do financiamento para a compra de automóvel, um dos gargalos mais palpáveis para a baixa disseminação do bem cai por terra e abre caminho para uma expansão crescente em que a posse de automóveis chega a um para cada duas pessoas da cidade na virada do século XXI.

⁴¹ Segundo relatório de competitividade automobilística do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, essa cadeia produtiva era constituída, em 2017, por 31 fabricantes (veículos e máquinas agrícolas e rodoviárias); 590 fabricantes de autopeças; e 5.592 concessionárias – gerando 1,3 milhão de empregos diretos e indiretos e participando com 22% no PIB industrial brasileiro. Dados disponíveis em: <http://www.mdic.gov.br/index.php/competitividade-industrial/setor-automotivo>. Acesso: 31 jan. 2019.

Tabela 1 – Número de automóveis em circulação na cidade de São Paulo (1893-2000)

Ano	Veículos*	População	Veículo/habitante
1893	1	64.934 ⁽¹⁾	0,00
1900	5 ⁽²⁾	239.820	0,00 ⁽³⁾
1920	3.411	579.033	0,01
1940	31.211	1.326.261	0,02
1950	76.000	2.198.096	0,03
1960	164.693	3.781.446	0,04
1970	482.700	5.924.615	0,08
1980	1.585.986	8.493.226	0,19
1990	3.614.769 ⁽⁴⁾	9.646.185	0,37
2000	5.128.234	10.434.252	0,49
2010	6.973.958 ⁽⁵⁾	11.253.503	0,62

* Apesar da maioria da frota ser de automóveis, a definição de veículo inclui também motos, ônibus, caminhões e outros.

⁽¹⁾ Censo 1890. ⁽²⁾ Frota 1901. ⁽³⁾ Número de carros 1901. ⁽⁴⁾ Frota 1991. ⁽⁵⁾ Frota 2011.

Fonte: Tabela elaborada pelo autor a partir de várias fontes. Frota de 1980: VASCONCELLOS, 1999. Frota a partir de 1980: Detran, disponível em: <https://www.detran.sp.gov.br/wps/wcm/connect/portaldetran/detran/detran/estatisticatransito/sa-frotaveiculos/d28760f7-8f21-429f-b039-0547c8c46ed1>. Acesso: 24 abr. 2018. Dados de população: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php. Acesso: 24 abr. 2018.

O engenheiro civil e sociólogo Eduardo Vasconcellos, assessor técnico da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), informa que nesse período surgem vários sinais que mostram como a questão do trânsito ganhou preponderância na vida cotidiana na cidade: aumento do congestionamento, aumento dos acidentes e atropelamentos, notícias editoriais em veículos de comunicação, discussões acaloradas na Câmara dos Vereadores.

Parte do problema foi atacado de maneira a aumentar a rede viária na cidade entre o final dos anos 1960 e a década de 1980. O resultado, segundo Vasconcellos (1999), “foi nulo uma vez que o congestionamento de trânsito não cessou de piorar, obrigando o próprio governo municipal a adotar a medida drástica do rodízio de chapas de veículos nos horários de pico” (p. 12-3).

A construção do sistema viário que prioriza o transporte individual é uma política pública que transfere os custos para toda a população. Para adaptar a cidade à “circulação eficiente e confortável das classes médias, no papel de motoristas de automóvel” (id. *ibid.*, p. 11), os recursos públicos vão sendo destinados cada vez mais à ampliação do sistema viário e à construção de túneis e viadutos, em detrimento de investimentos em corredores de ônibus ou calçadas. O raciocínio é ecoado por Raquel Rolnik:

essa realidade [de cisão entre classes] é acirrada ainda mais pela opção da cidade pelo transporte individual, posta em prática com poucas interrupções desde os anos 30 [...] O automóvel particular, que responde por mais de 1/3 dos deslocamentos em São Paulo, contribui também para o individualismo e a perda do uso diversificado da rua, além de ser utilizado como forma de aumentar a sensação de segurança pessoal (ROLNIK, 2002, p. 175).

Um indicador interessante para conferir o aumento da mobilidade urbana nesse período é o Índice de Mobilidade, que divide o número de viagens pela população. O número exprime a propensão – e a capacidade – da população a sair de casa para seu trabalho, estudo e atividades de lazer e tende a ser maior em sociedades com economia mais avançada, num termômetro de sua complexidade e multiplicidade de atividades⁴².

A Tabela 2 mostra a evolução desse indicador ao longo tempo e demonstra como a população da Grande São Paulo passou a sair mais vezes de casa, dobrando o número de viagens/dia em duas décadas, entre 1967 e 1987. Uma década depois, em 1997, o número cai um pouco, mas ainda permanece num patamar próximo ao anterior, exibindo nos dois últimos levantamentos completos uma tendência a voltar a crescer.

Tabela 2 – Índice de mobilidade em São Paulo (1968-2007)

Ano	Viagens por pessoa /dia
1968	1,01
1977	1,53
1987	2,06
1997	1,87
2007	1,95
Fonte: Pesquisas OD agrupadas pelo autor.	

Uma terceira dimensão relacionada ao processo de expansão da frota é a cultural e liga-se aos valores associados ao carro no mundo todo: velocidade, liberdade, conforto, independência, segurança (GREGORI, 2018). Esses valores são assimilados rapidamente pela população da cidade e, de alguma forma, pautam também a criação de novos espaços.

⁴² COSTA, M. S. (2008). Um índice de mobilidade urbana sustentável. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes), Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, SP. Apud ASSUNÇÃO, M. A.; SORRATINI, J. A. Cálculo de indicadores de mobilidade urbana: o caso de Uberlândia. Disponível em: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/artigos-cientificos/2012-1/684-indicadores-de-mobilidade-uberlandia-anpet-2012/file>. Acesso: 30 jan. 2019.

É o momento da expansão de serviços específicos para quem tem carro: os *drive-ins*, *drive-thru*, lavagem automática, estacionamentos, zona azul etc. Alguns desses serviços não têm maiores efeitos na caminhabilidade, mas outros parecem exprimir um comportamento avesso ao andar a pé. É o caso, por exemplo, da disseminação dos serviços de valetes em restaurantes, que poupa o motorista de caminhar algumas dezenas ou centenas de metros até achar uma vaga de estacionamento.

Tão importante quanto o valor atribuído ao bem, é a falta de valor atribuída a quem não o tem. O cidadão sem carro deve abrir mão de parte da liberdade de locomoção que ele proporciona. O transporte público tem horários para terminar: o metrô, que será construído durante esse período, para de funcionar às 24h; os ônibus, muito mais cedo que isso (a alternativa de pegar as poucas linhas que funcionam à noite não é confiável diante da falta de previsibilidade)⁴³. Andar a pé não só é uma alternativa pobre à falta de transporte público, como ganha uma nuance perversa: “aquele que não conseguiu comprar um carro”.

Assim, o carro está associado à própria ascensão social. O filme *São Paulo Sociedade Anônima* (1965), de Luís Sérgio Person, mostra a trajetória de inserção gradual na sociedade do personagem Carlos, interpretado por Walmor Chagas, principalmente pela decisão de aceitar um emprego numa fábrica de autopeças. O carro é o motor da economia e São Paulo o motor do país, diz a ele seu chefe, interpretado por Zeloni. O carro é também, podemos acrescentar, o propulsor da engrenagem da cidade.

Figura 129 – Cena do filme *São Paulo Sociedade Anônima*, em que Carlos, o personagem de Walmor Chagas, caminha em meio aos carros. Fonte: https://www.youtube.com/watch?v=ns-LPKhz_AE. Acesso: 30 jan. 2019.

⁴³ As linhas de ônibus noturnas ganharão regulação oficial apenas no ano de 2015, durante a gestão de Fernando Haddad.

O cronista Lourenço Diaféria, que escreveu durante décadas para a *Folha de S.Paulo* e outros veículos de comunicação, foi um grande intérprete das mudanças de humor da cidade. Ele mesmo um homem que caminhava e pegava ônibus no afã de conhecer as histórias da cidade, Diaféria resumiu assim a relação do paulistano da classe média com seu carro, na crônica “A moça do 14”:

Os moradores do prédio – até onde verifico – são iguais aos moradores dos demais prédios de apartamentos da região. **A maioria vai para o trabalho de automóvel, volta do trabalho de automóvel, e nos fins de semana viaja para fora também de automóvel.** As mulheres fazem balé, ginástica rítmica, massagem e tratamento de pele. Os homens jogam tênis⁴⁴ [grifo nosso].

O PEDESTRE E A CIDADE

Apesar do aumento brutal no número e na posse de carros, o andar a pé não deixou de ser importante no período e se manteve sempre próximo de um terço de todos os deslocamentos diários, como mostra a Tabela 3⁴⁵.

Tabela 3 – Percentual de viagens diárias por meio de transporte (1977-2007)

Ano	Motorizado		Não motorizado*	
	Transporte Individual	Transporte coletivo	A pé	Bicicleta
1977	26,7	45,0	28,0	0,3
1987	28,2	35,6	36,2	nd
1997	31,8	33,3	34,4	0,5
2007	29,5	36,5	33,1	0,8

* A soma dos meios não chega exatamente a 100 porque existe uma categoria chamada “outros”, praticamente insignificante, mas que completa o total. Fonte: Pesquisa OD 1977, 98, 97 e 2007.

O aumento no número de automóveis, o traçado viário e a falta de prioridade para quem está a pé, porém, contribuíram para uma elevação sem precedentes do número de acidentes, atropelamentos e mortes de pedestres, como se observa nos gráficos da Fig. 130.

⁴⁴ DIAFÉRIA, Lourenço. *Crônicas antológicas de Lourenço Diaféria*. Organização de Roniwalter Jatobá. São Paulo: Editora Nova Alexandria, 2012, p. 112.

⁴⁵ Esse número não inclui os deslocamentos a pé em direção ao transporte público, conforme será detalhado na explicação da metodologia da pesquisa OD, no capítulo 3.

13 Evolução anual do número de mortes em acidentes de trânsito no município de São Paulo

13.1 De 1979 a 1999

13.2 De 2005 a 2015

(¹) A CET não coletou dados de acidentes de trânsito fatais no período de 2000 a 2004. (²) Classificação das vítimas até 1999: pedestres e ocupantes de veículos.

Figura 130 – Gráfico de evolução do número de mortes no trânsito em dois períodos: 1979-1999 e 2005-2015. Fonte: CET. Relatório anual de acidentes de trânsito fatais. São Paulo, 2015. p. 28. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/media/468500/acidentesdetransitofataisanual2015.pdf>. Acesso: 31 jan. 2019.

O patamar de vítimas fatais no trânsito nas décadas de 1980-90 é estarrecedor. O número de pedestres mortos em 1986, o maior da série, é de 1.812, o que corresponde a um índice de aproximadamente 20 mortes para cada 100 mil habitantes – quase sete vezes maior do que o índice de 2017, de 2,7 para cada 100 mil.

Assim como o próprio automóvel, os atropelamentos fazem parte da paisagem paulistana desde as primeiras décadas do século XX, mas é durante os anos de 1970-80 que as mortes no trânsito e os congestionamentos ganham eco frequente na mídia e a questão do trânsito passa a ser objeto de políticas, discussões e ações em busca de solução para o que se configurava como um nó urbano.

Enquanto os grandes acidentes ganham as manchetes, centenas de mortes permanecem anônimas. Essa relativa contradição já ocorria muito antes de o carro ganhar tamanho protagonismo na cidade, como revela a triste e bela letra da canção “Iracema”, de Adoniran Barbosa (grifo nosso).

Iracema, eu nunca mais que te vi
Iracema meu grande amor foi embora
Chorei, eu chorei de dor porque
Iracema, meu grande amor foi você.

Iracema, eu sempre dizia
Cuidado ao travessar essas ruas
Eu falava, mas você não me escutava não
Iracema você travessou contra mão.

E hoje ela vive lá no céu
E ela vive bem juntinho de nosso Senhor
De lembranças guardo somente suas meias e seus sapatos
Iracema, eu perdi o seu retrato.

Iracema, fartavam vinte dias pra o nosso casamento
Que nós ia se casar
Você atravessou a São João
Veio um carro, te pega e te pincha no chão
Você foi para Assistência, Iracema
O chofer não teve culpa, Iracema
Paciência, Iracema, paciência.

E hoje ela vive lá no céu
E ela vive bem juntinho de nosso Senhor
De lembranças guardo somente suas meias e seus sapatos
Iracema, eu perdi o seu retrato.

Adoniran parece legitimar a culpa da noiva, que atravessa a rua sem olhar, de certa forma corroborando os esforços de entidades representantes de montadoras americanas em vilanizar o *jaywalking*. Iracema morreu e há que se ter paciência. O motorista do carro não é nunca o culpado. A culpa é do pedestre.

As barreiras ao caminhar

Esse período, como vimos, apresenta um novo cenário para o caminhar e a consolidação de pelo menos três dificuldades crônicas para quem anda a pé na cidade: as grandes distâncias, a transposição das barreiras formadas pelos grandes eixos viários e o medo da violência.

Distâncias. A metropolização aumenta as distâncias dos deslocamentos, que incluem, cada vez mais, a vinda diária de pessoas de outros municípios para trabalhar e estudar na cidade. Da mesma forma, também aumentou a saída diária de paulistanos rumo às novas centralidades do terciário, como Alphaville, ou às múltiplas empresas que abandonaram o Centro e estabeleceram-se no entorno do município.

Diante da nova escala, fala-se agora em horas de deslocamentos em transporte. O andar serve para os trajetos locais e, principalmente, para complementar as viagens em transporte público, em percursos pelos bairros e periferias até os pontos de ônibus, os terminais, as estações.

Tabela 4 – Tempo do trajeto a pé dentro de uma viagem completa. Base 1997.

Meio de transporte	Tempo de viagem a pé no trajeto (em minutos)
Trem	24,6
Metrô	15,5
Ônibus	12,8
Táxi	4,5
Auto	2,7
Moto	2,2

Fonte: Pesquisa OD 1997.

A Tabela 4 mostra que quase todos os deslocamentos, feitos em diferentes modais, são acompanhados por algum trecho percorrido a pé. Em carro, os percursos a pé são muito rápidos, talvez entre um estacionamento e o destino final. O ônibus exige caminhadas muito mais longas, além de consumir mais tempo no trajeto total – quem ia de ônibus gastava 59 minutos contra 26 de quem ia de carro, no tempo total de deslocamento.

Os movimentos pendulares, por sua vez, ganham complexidade. Começam a ocorrer os deslocamentos bairro-bairro, mesmo que muitas vezes aconteçam através do Centro, uma decorrência natural da estruturação concêntrica do sistema viário – e mesmo do metrô.

Barreiras. A frenética expansão do sistema viário, principalmente na década de 1970, vai piorar substancialmente a já ruim experiência do caminhar pela cidade das décadas anteriores. As grandes avenidas de fundo de vale ou as marginais transformam-se em obstáculos transponíveis apenas com o auxílio de viadutos ou, em lugares sem cruzamentos viários, passarelas. Estas costumam exigir esforço adicional ao pedestre, seja na forma de rampas ou de escadas, o que pode vir acompanhado da sensação de insegurança ao cruzar um espaço longo e exíguo.

No Parque Dom Pedro II (Fig. 131), pode-se ver o resultado do urbanismo rodoviarista: o conjunto de viadutos que foi sendo construído nas décadas de 1960 e 1970 não apenas destruiu o parque, criado em 1922, mas impôs uma barreira monumental para quem se propõe a fazer a transposição a pé ou mesmo acessar o terminal que faz a ligação com os bairros ao longo do Tamanduateí.

Nas marginais Pinheiros e Tietê, as 15 transposições iniciais passaram para 29 na década de 1980. Nos demais rios e estradas de ferro, eram 14 pontes no Tamanduateí, 12 na estrada de ferro Santos-Jundiaí, 3 na Fepasa e 8 na Rede Ferroviária Federal. Há ainda as transposições sobre os próprios eixos viários, que chegam a 50, contando novas e antigas, principalmente nos eixos da 23 de Maio/Rubem Berta e ligação leste-oeste (VASCONCELLOS, 1999, p. 181).

(a)

(b)

Figura 131 – Parque Dom Pedro II em dois momentos: 1922 e 2018. **(a)** Foto: Acervo do Museu da Imigração. Fonte: HERCULANO, Felipe A. De Várzea do Carmo a Parque Dom Pedro II. *Sampa Histórica* [on-line]. 2 set. 2013. Disponível em <https://sampahistorica.wordpress.com/2013/09/02/de-varzea-do-carmo-a-parque-dom-pedro-ii/>. Acesso: 31 jan. 2019. **(b)** Foto: Bruno Niz/Veja São Paulo. Fonte: ROSÁRIO, Mariana. Parque Dom Pedro II sofre com sujeira, degradação e insegurança. *Veja São Paulo* [on-line]. Disponível em <https://vejasp.abril.com.br/cidades/parque-dom-pedro-abandono-inseguranca/>. Acesso: 31 jan. 2019.

Figura 132 – Passarela sobre a avenida 23 de Maio. Foto: autor (arquivo pessoal).

Medo da violência. Como vimos, entre as décadas de 1970-80 houve aumento considerável de crimes violentos. A percepção de insegurança é um dos fatores que um pedestre leva em consideração ao sair de casa (ver pesquisa no capítulo 3), principalmente na escolha dos trajetos e na decisão de esperar em pontos de ônibus, um dos lugares onde há mais vulnerabilidade. Ao medo da violência, é possível associar a proliferação de uma configuração cada vez mais comum na cidade, os condomínios, que serão comentados a seguir.

A experiência de andar a pé pela cidade continua mudando em função de novas tipologias no Centro – os calçadões – e nos bairros – os grandes empreendimentos murados –, e do crescimento de um fenômeno anterior – as periferias. Vejamos agora em mais profundidade como essas situações influenciaram o andar a pé.

Calçadões do Centro

Como vimos em capítulo anterior, as ruas do Centro novo e do velho passaram a ser um dos palcos mais intensos da disputa de espaço entre pedestres e automóveis. A configuração dos terminais de ônibus – e, a partir da década de 1970, das novas estações de metrô – aumentou ainda mais o movimento, ao obrigar as pessoas a cruzarem o Centro em seus deslocamentos entre bairros, muitas vezes com paradas obrigatórias na região central. Interessante notar que a noção de separação entre as estações já estava contida, pelo menos conceitualmente, no Plano de Avenidas: “a sua proximidade [entre estações] traz naturalmente mais comodidade ao viajante, mas tem-se exagerado muito este fato, que só pesa em relação ao viajante diário dos subúrbios” (MAIA, 1930).

Entre 1976 e 1978, a gestão de Olavo Setúbal executou uma obra que transformou a face da região central da cidade e alterou o paradigma da caminhabilidade: a pedestrianização de 7 km de ruas, popularizando o termo “calçadão”.

Figura 133 – Calçadão na rua São Bento, 2017. Foto: autor (arquivo pessoal).

A iniciativa veio como uma resposta às questões levantadas em 1975, no Seminário Internacional de Revitalização de Áreas Centrais⁴⁶ promovido pela prefeitura para debater soluções para alguns dos problemas do Centro. O Projeto Centro inspirou-se nas iniciativas europeias e no exemplo da rua 15 de Novembro, em Curitiba, de 1972, e deu origem à Operação Centro, que compreendeu a reforma de prédios e locais simbólicos da região central – como o largo São Bento, o viaduto Santa Ifigênia, o Edifício Martinelli e, principalmente, a praça da Sé, local do nó metroviário das duas primeiras linhas da cidade e que, notadamente, em 1978, entregou mais de 60 mil m² de ruas exclusivas para pedestres no Centro.

A área exclusiva para pedestres abrangeu o Centro velho e o novo e passou a interligar as sete novas estações do metrô do Centro, que trouxeram uma massa extraordinária de usuários (MEYER, 1993). Os calçadões depois foram estendidos para outras regiões da cidade, como o entorno do largo 13 de Maio, em Santo Amaro, ou a Lapa, locais de intenso tráfego de pedestres.

⁴⁶ O Seminário Internacional de Revitalização de Áreas Centrais visava convencer os técnicos das várias secretarias municipais da importância da intervenção na área central e trouxe palestrantes como o secretário de planejamento de Munique e o então prefeito de Curitiba, Jaime Lerner. Após vinte anos, outro seminário importante foi realizado com objetivo semelhante, o Centro XXI, em 1995, por iniciativa da Associação Viva Centro (ABRAHÃO, 2008).

Figura 134 – Calçadão nas imediações do largo 13 de Maio. Foto: autor (arquivo pessoal).

Com os calçadões, os pedestres podem andar despreocupados entre as estações. Por outro lado, o que se discute hoje é que a total separação entre os carros e os pedestres pode ter contribuído para a perda de vitalidade de parte do comércio, dificuldades de entrega de mercadoria e até para a migração de escritórios que, sem acesso viário para clientes e funcionários⁴⁷, optaram por trocar a região central pelas novas frentes no entorno da Paulista e da Faria Lima, na década de 1970-80, e, a partir da década de 1990, no eixo da Berrini.

A melhoria da experiência do pedestre nos calçadões é evidente: a segregação em relação aos automóveis aumenta a segurança e reduz a exposição à poluição sonora e do ar. Entretanto, é interessante notar que a implantação dos calçadões em São Paulo acabou sendo feita sem planejamento adequado, aplicando um modelo exclusivo de movimentação a pé, num lugar criado pela lógica do carro. Talvez não seja uma contradição o fato de que a decisão de abrir espaços para o pedestre nas ruas centrais da cidade tenha vindo na mesma época em que o Centro passou a ser menos frequentado pelas classes mais altas, perdendo vitalidade econômica e diversidade entre pessoas e atividades.

Para Regina Meyer⁴⁸, o início do processo de declínio do Centro pode ter sido originado anteriormente, ainda na década de 1940, quando começou o processo de substituição do bonde pelo ônibus. Com a demanda gradualmente maior de pontos finais de linhas de ônibus, as praças foram transformadas em grandes terminais. No lugar de um

⁴⁷ Um estudo da Associação Viva o Centro, “Revisão de Calçadas do Centro”, de 2005, demonstrou que havia quase 2km lineares de calçadas que ficavam a uma distância de pelo menos 100m de qualquer acesso viário. Disponível em: http://www.vivaocentro.org.br/media/9546/proposta_calcadoes.pdf. Acesso: 31 jan. 2019.

⁴⁸ Em OLIVEIRA, A. Desigualdade, vitalidade e decadência: o que acontece com o centro de SP. *El País* [on-line], 13 mai. 2018. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2018/05/11/cultura/1526065149_527001.html. Acesso: 31 jan. 2019.

espaço de permanência, o Centro torna-se um espaço de passagem para usuários obrigados a fazer a baldeação para alcançar outras zonas da cidade. Como causa ou consequência disso, vários equipamentos urbanos como bancos, floreiras e postes de iluminação, que aumentavam consideravelmente a qualidade da experiência de andar a pé foram sendo substituídos ou mesmo retirados ao longo das décadas seguintes, como mostra o exemplo da rua Senador Paulo Egídio, na Fig. 135.

(a)

(b)

Figura 135 – Calçadão da rua Senador Paulo Egídio: 1977 e 2018. Fonte: **(a)** Site Gestão Urbana SP. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/calcao/>. Acesso: 31 jan. 2019. **(b)** Google Maps. Acesso: 19 nov. 2018.

Com a nova organização, o próprio comércio da região se adaptou, assistindo a saída de sedes de empresas e transformando-se, gradualmente, em corredores de lojas populares e de conveniência. Parte dos negócios que migraram foram substituídos por outros como serviços de telemarketing e empresas de crédito popular. A falta de diversidade e, principalmente, de moradia no Centro, porém, contribuiu para o esvaziamento das ruas à noite, que parecem abandonadas após o fechamento das atividades comerciais.

Figura 136 – Calçadão 7 de Abril, 2017. A Prefeitura de São Paulo recentemente divulgou a intenção de trocar parte das pedras portuguesas do calçadão do Centro por cimento, para evitar quedas, a exemplo do que já ocorre na rua 7 de Abril. No entanto, seis meses após ser inaugurada, em 2016, a rua já apresentava problemas de desnivelamento e buracos no piso. Fotos: autor (arquivo pessoal).

O impacto da falta de diversidade é demonstrado na análise comparativa das características de três ruas da cidade, feita na tese de doutorado de Vanessa Ferraz, “Hospitalidade urbana em grandes cidades”. Em duas ruas analisadas, Berrini e São Bento, nota-se o contraste entre o dia e a noite, sendo que, na rua São Bento, a autora descreve a sensação de insegurança diante das fachadas fechadas e a rua vazia. A ausência de moradia nas duas ruas é apontada como um dos fatores que contribuem para a falta de vitalidade das ruas durante a noite e finais de semana.

Em consonância com os debates atuais sobre as ruas de pedestre, discute-se a revisão do modelo de ruas exclusivas. Advoga-se, por exemplo, que um modelo de uso compartilhado permitiria maior vitalidade comercial, tanto do ponto de vista dos frequentadores, quanto do abastecimento de mercadorias, tema que tem sido discutido no âmbito da Associação Comercial de São Paulo e da Associação Viva o Centro.

Andar até as estações de transporte e dentro delas

No período de que estamos tratando aqui foram implementadas ações envolvendo os transportes públicos, gerando impactos nos percursos dos usuários na cidade.

Entre 1995 e 1999 foi desenvolvido o Plano Integrado de Transportes Urbanos, o PITU 2020, com propostas para o sistema de transportes futuro da cidade. Uma das consequências diretas do plano foi a organização do sistema interligado proposto pela

Secretaria de Transportes na gestão Marta Suplicy (2001-2005), com implantação de uma integração tarifária, o bilhete único.

Além desse plano, foi realizado o Plano Diretor Estratégico de 2002, que propôs vários instrumentos urbanísticos que visavam integrar políticas de uso e de ocupação do solo, dando papel relevante à rede estrutural de transporte coletivo. Isso tudo levou à construção de terminais urbanos municipais e intermunicipais, além de corredores de ônibus municipais. Mesmo não tendo sido seguido completamente, o plano criou novas configurações que, em conjunto com as novas estações de metrô, desafiavam os pedestres.

A maior dificuldade de integração dos transportes ao sistema de espaços públicos da cidade fica evidente na microacessibilidade. Apesar de algumas estações integrarem-se naturalmente à paisagem urbana, outras – e muitas vezes as maiores – ficam apartadas das ruas, com conexões difíceis para os pedestres e os ônibus, e oferecem pouco em termos de urbanidade. No caso do metrô, que teve vultosos investimentos planejados, Yázigi (1993) observa que a “Companhia [do Metropolitano] perdeu uma das melhores oportunidades de reurbanizar exemplarmente a cidade, nos pontos onde a demolição era indispensável” (p. 317).

(a)

(b)

(c)

Figura 137 – Terminal da Praça da Bandeira em três momentos: década de 1950, 1977 e 2011. Como outros terminais na região central, o da praça também foi construído sem levar em conta as características do lugar onde foi instalado. Além de desfigurar o sítio original, ainda é um exemplo da dificuldade de transposição a pé para chegar ao transporte. Fonte: (a) e (b) FERRI, Denis (2018). (c) Flickr, disponível em: <https://www.flickr.com/photos/fjarabeck/6094720857/in/album-72157627550624754/>. Acesso: 31 jan. 2019.

Como demonstram Baiardi (2018) e Ferri (2018), a construção de grandes terminais de transporte foi feita, muitas vezes, em prejuízo do local onde foram instalados (Fig. 137). Trata-se de estruturas que desconsideram as características originais do lugar, desprezam o significado histórico e se fecham para a cidade ao seu redor. Para Baiardi, isso se deve à ausência de análise urbana e, principalmente, à falta de distinção entre as noções de nó e lugar. O nó de transporte revela a preocupação com características voltadas para o aumento de fluxo, como eficiência e vazão de passageiros. O lugar, por sua vez, refere-se às características de uso, como a urbanidade e o significado histórico. A mesma percepção é compartilhada por Olivier Mongin em *A condição urbana* (2009), para quem dois dos sintomas de uma cidade doente são justamente a sobreposição dos fluxos sobre os lugares e a perda do sentido simbólico do Centro.

Do ponto de vista do pedestre, como se vê na Fig. 138, as estações são pouco amigáveis justamente quanto à microacessibilidade: há poucos acessos, a travessia é difícil, faltam serviços e comércio formal e, principalmente, os trajetos são pouco sensatos para os que fazem a troca de modais.

Figura 138 – Acesso ao metrô na Estação Faria Lima. A microacessibilidade é uma dimensão pouco desenvolvida no projeto de estações de transporte. Foto: autor (arquivo pessoal).

Andar dentro e ao redor de *shopping centers*, centros empresariais e condomínios

Em 1961, Jane Jacobs advogava a importância das quadras curtas nos trajetos cotidianos. A possibilidade de escolher entre caminhos diferentes gera interesse adicional dos pedestres pelo caminhar e pela exploração da cidade. Em São Paulo, o fenômeno do fechamento de grandes lotes para a construção de *shopping centers*, condomínios residenciais e centros empresariais, principalmente a partir da década de 1980, teve o

efeito contrário: aumentar trajetos, criar barreiras adicionais e ainda sugar um pouco da vitalidade da rua.

Os *shopping centers* buscam concentrar num mesmo local vários comerciantes, com evidentes vantagens logísticas e de eficiência para os lojistas. Hoje, a cidade tem 53 deles em funcionamento⁴⁹, sendo que o primeiro foi o Iguatemi, inaugurado em 1967. Até 1981, havia apenas três na cidade. A partir daí, com a inauguração dos *shoppings* Morumbi e Ibirapuera, a barreira teórica que estabelecia um limite para o número desses mega-estabelecimentos na cidade parece ter sido rompida, numa sucessão de empreendimentos cada vez mais diversificados e diferenciados.

Os *shoppings* são espaços semipúblicos, na definição de Cenzatti e Crawford⁵⁰, e caíram no agrado dos paulistanos por oferecerem “maior opção de produtos, uma forma de passeio onde se pode levar a família, maior facilidade de estacionamento e um lugar elegante e bonito”, conforme revela pesquisa realizada na década de 1990 (VARGAS, 2001).

O caminhar dentro de um *shopping center* é um tema pouco explorado, talvez pelo exotismo da ideia de analisar as condições dentro de um lugar tão protegido, mas não é incomum topar com pessoas que andam cotidianamente por esses espaços, em trajetos que chegam a ser significativos. Com 64 mil metros quadrados de área construída, o Shopping Center Norte, por exemplo, exige que um cliente percorra até 350 metros apenas para chegar às lojas. Para ir até as lojas-âncora, localizadas nas extremidades, são mais 180 metros, de modo que é razoável supor deslocamentos médios de 1 km a 1,5 km apenas para fazer uma compra (Fig. 139).

Há ainda os que levam bebês em carrinhos para passear e fugir da chuva ou do calor e até os que fazem *jogging* dentro dos *shoppings*, o que os transforma em um objeto de estudo relevante para entender o panorama de caminhabilidade na cidade como um todo. Para a urbanista Heliana Comin Vargas (1993), os *shopping centers* se tornam parte importante da criação da cidade, agilizando, inibindo e estruturando a dinâmica urbana.

Em termos de configuração, os *shoppings* geram efeitos tanto para o meio urbano, ao aglutinar vários lotes e estabelecer áreas de circulação controlada, como para quem caminha, por serem gestados a partir da lógica do uso do automóvel. Num exemplo mais radical, o Shopping Cidade Jardim chega a dificultar a entrada dos poucos pedestres que se aventuram a ir até a lá a pé ou em ônibus. Com poucas exceções, os 53 *shopping centers* da cidade têm fachadas opacas para as ruas, oferecem calçadas inóspitas, desconforto visual e dão total prioridade para a entrada de carros.

⁴⁹ Segundo dados informados no *site* da Associação Brasileira de Shopping Centers (Abrasce). Disponível em: <https://www.abrasce.com.br/guia-de-shoppings/todos/SP>. Acesso: 31 jan. 2019.

⁵⁰ CENZATTI, Marco; CRAWFORD, Margaret. On public spaces, quase-public spaces and public quase-spaces. Architecture and the (New) Public Sphere. *Modulus*, 24:14-21, 1998, apud CALDEIRA, 2000, p. 259.

Figura 139 – Simulação de trajeto a pé dentro do estacionamento do Shopping Center Norte (feita pelo autor no Google Maps).

Dentro da perspectiva da caminhabilidade, duas questões se colocam. A primeira é que, mesmo que se considere prazerosa a experiência de caminhar dentro de uma área confortável e segura, ela não é equivalente a andar na rua, justamente pela artificialidade de estar em um local que tem o poder de selecionar quem passeia por suas dependências e impor regras de convivência que muitas vezes não são as mesmas do resto da cidade. Um exemplo: passear com o cachorro. Ainda usando o Center Norte como exemplo, somos informados no *site* do shopping das regras que regulam a presença de pets:

- Você pode trazer seu gato ou cachorro de pequeno porte. Cães de grande porte são permitidos desde que sejam de raças reconhecidamente dóceis, como labradores ou bordercollies, por exemplo. [...]
- Ao trazer seu pet, você fica ciente que é de sua responsabilidade ressarcir danos causados por ele ao espaço, às pessoas ou a outros animais.
- E caso essas regras não sejam cumpridas integralmente, nossa equipe se reserva o direito de solicitar a saída do animal e de seus donos das dependências do shopping⁵¹.

As regras parecem sensatas. Mas são regras que tendem a oficializar o que, nas ruas, seria uma negociação, ou um exercício de *play acting*, conforme Richard Sennett

⁵¹ Disponível em <https://centernorte.com.br/shopping.asp>. Acesso: 31 jan. 2019.

(1988): o exercício cotidiano de aprender a se comportar num espaço de uso coletivo. De alguma maneira, esse exercício, tão importante para o desenvolvimento de um senso de alteridade, desaparece diante da oficialização de regras dos *shopping centers*.

A segunda questão está ligada à experiência do andar a pé: o contraste entre o dentro e o fora. Os pedestres que andam ao redor dos *shoppings* encontram grandes estruturas fechadas, que não se relacionam com a rua, criando um cenário desinteressante e até perigoso (Fig. 140). A “imensa massa de concreto negava de forma deliberada as relações vitais que a função comercial tem com a cidade”, como coloca Regina Meyer (1993, p. 25).

Esse cenário é agravado pela própria concorrência desigual que o *shopping* estabelece com as lojas de rua, que muitas vezes são obrigadas a fechar, o que causa perda de vitalidade na rua.

O grande inconveniente dos shoppings me parece muito mais o roubo que faz da animação – a alma da cidade – ao subtrair estabelecimentos de rua: lojas, cinemas, restaurantes, bares... Pior ainda, sua presença em determinadas áreas acaba excluindo muitos pequenos estabelecimentos de rua, pela guerra comercial (YÁZIGI, 2000, p. 257).

O mesmo tipo de configuração de grandes espaços murados aparece na forma dos centros empresariais e, principalmente, dos condomínios residenciais. Juntas, essas tipologias são chamadas pela antropóloga Tereza Caldeira (2011) de “enclaves fortificados” e também caracterizam-se pela distinção clara entre o público e o privado, entre o dentro e o fora.

Figura 140 – Rua Canindé, na vizinhança do Shopping D, 2018. Foto: Google Maps com recorte do autor.

Os enclaves fortificados [...] são propriedade privada para uso coletivo e enfatizam o valor do que é privado e restrito, ao mesmo tempo que desvalorizam o que é público e aberto na cidade. São fisicamente demarcados e isolados por muros, grades, espaços vazios e detalhes arquitetônicos. São voltados para o interior e não em direção à rua, cuja vida pública rejeitam explicitamente. São controlados por guardas armados e sistemas de segurança, que impõem as regras de inclusão e exclusão. São flexíveis: devido ao seu tamanho, às novas tecnologias de comunicação, organização do trabalho e aos sistemas de segurança eles são espaços autônomos independentes do seu entorno, que podem ser situados praticamente em qualquer lugar [...] Finalmente, os enclaves tendem a ser ambientes socialmente homogêneos (CALDEIRA, 2011, p. 258-9).

Os condomínios foram incentivados pela sensação generalizada de medo frente ao aumento de crimes violentos na cidade – e no Brasil – durante a década de 1980. Ainda segundo Caldeira, a preocupação com a segurança reforçou a busca por soluções arquitetônicas que isolassem as residências dos perigos da rua, gerando a configuração das grandes áreas muradas e vigiadas. Esse modelo acabou sendo adotado como paradigma de urbanização em outras cidades do estado de São Paulo, contribuindo para a perda de densidade.

Dessa forma, pode-se dizer que os condomínios fechados acentuaram o conflito entre os espaços públicos e os privados, em detrimento dos primeiros. Para Reis Filho (2004), “o cenário é de precariedade dos espaços públicos e de refinamento crescente de espaços privados de uso público, em padrão médio e alto” (p. 222), mas essa é uma configuração que foi ganhando tamanho protagonismo que é visível até em bairros populares. Tudo isso aumentou a sensação de desconforto do pedestre ao andar por ruas vazias ao redor dos muros dos condomínios (Fig. 141).

Figura 141 – Muro ao longo de condomínio de prédios na Barra Funda, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Em crônica escrita no jornal *O Estado de S. Paulo*, o escritor Marcelo Rubens Paiva descreve vividamente os problemas de se fechar para os encontros que a cidade oferece:

Esquece calçadas, passeios a pé, comércio de rua, sorvete da esquina, banca de jornal, pipoqueiro, mamães com carrinhos de bebê, parquinho, mesinha de damas dos aposentados, quadra em que um filho pode jogar e conhecer um garoto de outro bairro ou classe social. Esquece as padarias.

Como o homem do neolítico, passamos a morar onde trabalhamos. Nas nossas bolhas. Em megacavernas. Eventualmente, em nosso SUV, visitamos outra caverna gigante, templo de compras: o shopping.

Somos mais saudáveis e viveremos com mais segurança. Mas a que preço?⁵²

Andar na periferia

A experiência de andar nos bairros de periferia apresenta várias diferenças em relação à de andar nas áreas mais centrais. Os loteamentos espalhados pelas franjas da cidade cresceram e viraram bairros, vários dos quais receberam melhorias de infraestrutura, como asfalto e saneamento⁵³. A consolidação de uma experiência de urbanização precária, porém, dificulta a solução de questões estruturais como a largura da rua, a falta de iluminação, a área destinada a calçadas e o relevo acidentado, muitas vezes vencido apenas através de escadarias.

Com tal pano de fundo, a caminhabilidade na periferia merece ser explorada em mais detalhe em pesquisas futuras. Na pesquisa com pedestres, no capítulo 3, os indícios levantados apontam para uma experiência de qualidade muito inferior à do caminhar nas áreas mais centrais da cidade: mais violenta, mais insegura, com maiores riscos à integridade física, menos calçadas, menos mobiliário urbano, menos travessias sinalizadas e comportamento ainda mais agressivo dos motoristas, tanto de carros como de motos – um fenômeno relativamente novo, mas que levou o cientista social Heitor Frúgoli a constatar:

ao longo dos anos 1990, outro grupo oriundo das mesmas camadas [dos bairros periféricos], os motoboys, emergiu com significativa visibilidade [...]. As principais vítimas desse comportamento são os pedestres, além dos próprios motoboys, com ocorrências cotidianas de acidentes fatais⁵⁴.

⁵² PAIVA, Marcelo Rubens. A torre da família bolha. *O Estado de S. Paulo*, 16 nov. 2013.

⁵³ Um dado que exemplifica essa ausência de políticas públicas é o fato de, apenas em 1979, vias, praças e espaços livres de loteamentos regularizados passarem ao domínio público municipal (YÁZIGI, 2000).

⁵⁴ FRÚGOLI JR., H. Os espaços públicos numa perspectiva antropológica. In: CAMPOS; GAMA; SACHETTA (2004).

Figura 142 – Rua no bairro do Tremembé, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Figura 143 – Rua no bairro do Tremembé. Foto: autor (arquivo pessoal).

Neste trecho, porém, vale a pena ouvir um dos porta-vozes de movimentos de periferia, o escritor e compositor de hip-hop Ferréz. Ele é autor do livro *Ninguém é inocente em São Paulo*, em que conta histórias, crônicas e ficção da vida no Capão Redondo.

Sua escrita é incisiva, dá voz à quebrada, aos que não são ouvidos, aos que vão morrer na periferia, “uma paulada”, como ele mesmo diz. Sua periferia é um outro “país”, que aparece como o cenário de uma vida difícil, violenta, tornada possível pelo onipresente ônibus – “que balança que nem a porra” e demora a levar os trabalhadores para a outra cidade, a cidade onde há trabalho e onde há pessoas de outras cores, com outras vidas:

O esquema tá mil grau, meia-noite pego o ônibus, mó viagem de role pra voltar, o trampo nem cansa muito, o que mais condena o trabalhador é o transporte coletivo [...] Muita gente no banzão, muitas de maquiagem pesada, mas muitas também com os cadernos no braço, mulher de periferia é guerreira, quero ver achar igual em outro lugar (FÉRREZ, 2006, p. 15).

O ônibus aparece como vilão até quando se está fora dele, fazendo tremer o chão das casas em meio ao prazer:

Não importava, eu queria mudar, a vizinhança tinha chegado no limite, depois que passei um mês inteiro seduzindo aquela morena, ela havia se deitado comigo, transamos gostoso, embora os ônibus que passavam a toda velocidade fizessem meu quarto tremer (id. *ibid.*, p. 67).

O preconceito contra o morador da periferia está sempre presente nas histórias: “Morar em periferia sempre me prejudicou, esgoto, bebedeira, tiro, e principalmente para se candidatar a algum emprego. É do Capão? Então não emprega” (id. *ibid.*, p. 17).

Andar a pé pelo bairro não é fácil. A paisagem muda com os carros abandonados e o lixo. Mesmo assim, o personagem precisa caminhar, fugir, respirar, e há até um refúgio, um raro parque:

Esses dias, pela manhã, fui buscar pão e, quando abri o portão, notei pela primeira vez o monte de lixo que estavam jogando em frente ao córrego. Tentei não pensar mais, caminhei lentamente até a padaria e, no meio do caminho, vi um cachorro mancando. Parei pra fazer um carinho em sua cabeça e ele tentou me morder. Grande filho-da-puta.

Voltei pensando em fazer café, mas o gás havia acabado; pensei num fogão a lenha também mas daria muito trabalho, então resolvi fazer uma caminhada: saí pelo parque mais próximo (e único) e corri durante quarenta minutos. Depois fiquei sentado no banco do parque por mais uns trinta, procurando esquecer a imagem de um frango assado que estava na minha cabeça desde que comecei a correr.

Voltei para casa e notei um Uno azul estacionado em frente ao meu portão – cara abusado, com certeza. [...]

No outro dia, levantei cedo, o carro ainda estava lá só que com os vidros laterais quebrados, só aí me dei conta de que devia ser roubado. Liguei para a polícia várias vezes, o dia passou e ninguém apareceu. [...]

Saí para comprar pão e, quando abri o portão, notei uma Variante branca encostada no outro lado do meu muro. Pronto, era o que faltava, a frente da minha casa agora era um cemitério de automóveis. (id. *ibid.*, p. 11)

Um cenário ainda mais desolador pode ser visto no livro *Subúrbio*, de Fernando Bonassi. A cidade não é personagem, como na narrativa de Ferréz, mas sim a ausência de perspectiva, o cinza, o tédio. O caminhar na periferia parece espelhar esse sentimento.

A começar pela descrição da paisagem, onde o relevo se mistura à poluição do ar e ao barulho:

A rua Lombroso se encontra numa sucessão de morros baixos mas íngremes, na continuação da Serra do Mar. Tem por um lado a Vila Prudente e o largo de Vila Zelina, com a igreja, o hospício e os lituanos. Tem pelo outro a margem esquerda do Tamanduateí, lá embaixo, na divisa com São Caetano do Sul, onde as tarifas de ônibus sofrem um acréscimo de trinta por cento e a fumaça da Mannesman turva tudo (BONASSI, 1994, p. 11).

Figura 144 – A rua Lombroso, cenário de *Subúrbio*, de Fernando Bonassi, 2018.
Fonte: Google Maps, com recorte do autor.

As ruas inclinadas são ruins para caminhar, mas também são ruins para os carros. As proteções das calçadas parecem ser uma tímida tentativa de as pessoas se defenderem do risco que são os automóveis, os ônibus, os caminhões.

Esse conjunto de ruas é tão inclinado na direção do rio que não foram poucas as vezes em que mesmo os ônibus particulares recolhendo os operários de madrugada, refugaram o trajeto deixando torneiros e frezadores a pé. Em cada esquina, na calçada rente a guia, foram espetados tufos de trilhos de trem, visando proteger as casas dos caminhões desgovernados e sem freio que se precipitam pelas travessas. Mas nem sempre esses parachoques funcionam... Em 73, por exemplo, uma família inteira foi morta pelas costas enquanto assistia televisão (id. *ibid.*, p. 11).

Não obstante a aridez aparente, a experiência do caminhar tem sempre a sua riqueza. Numa noite incomum, o “velho”, que nunca tem seu nome mencionado, sente uma vontade de sair passeando a esmo. As referências do bairro surgem, na forma do comércio, da padaria, do barbeiro, das lojas de fogos e de rações, dos pequenos detalhes que os caminhantes experimentam quando passeiam, sem destino certo:

A noite caindo por cima das casas do outro lado da rua. O velho que estava sentado no portão há mais ou menos duas horas, ouvindo rádio, o zumbido das fábricas em São Caetano e o eco distante das falas, levantou e foi descendo. [...] Na frente da padaria lotada não senti o habitual impulso de parar. Senti mais uma curiosidade, uma curiosidade mansa de ir indo. Passou pelo barbeiro e pela oficina de geladeiras já fechados. [...] Na porta da loja de fogos o índio Caramuru fazia sinal de positivo, com os dentes arreganhados e um cocar cinza. Na calçada, restos de rojões. Contou as ripas de madeira que dividam a calçada, uma, duas, três, quatro, cinco, seis... Na loja de rações ficou ouvindo através da porta de aço aquela espécie de fazenda no meio do quarteirão. [...] Ficou observando aquele mundo parado: sem carro, sem gente, sem ônibus (id. *ibid.*, p. 165).

* * *

O grande arco histórico que percorremos desde o fim do século XIX deu conta da tremenda evolução urbana da cidade, acompanhada da adoção de meios de transporte diversos ao longo do tempo. Durante esse longo período, o andar a pé passou de um ato quase natural na pequena cidade a uma atividade complexa, num ambiente urbano muitas vezes inóspito, em que o pé passa a se integrar a um sistema de transportes.

Como vimos, andar nunca deixou de ser o meio de locomoção mais usado na cidade, mas sofreu mudanças profundas diante das barreiras urbanas, da nova escala metropolitana e da microacessibilidade na conexão com os transportes públicos, principalmente os terminais de ônibus e estações de trem e metrô.

Por outro lado, foi possível também acompanhar uma mudança muito significativa para o entendimento do papel do pedestre: o advento e o crescimento do automóvel na cidade, do ponto de vista tanto cultural quanto do impacto na configuração urbana. Do ponto de vista viário, a expansão urbana se deu visando aumentar a facilidade de deslocamento e o fluxo de veículos, em absoluta contradição com as necessidades de quem anda a pé. Do ponto de vista cultural, o automóvel assumiu um papel simbólico de inserção social, de tal modo que a entrada do pedestre na cidade contemporânea se dá num contexto ambíguo, em que o deslocamento a pé é símbolo de precariedade, associado no imaginário coletivo aos que não conseguiram coisa melhor.

No próximo capítulo, investigaremos como o ato de andar a pé é percebido pelas pessoas e procuraremos captar a complexidade da herança que esse longo histórico procurou revelar.

RECAPITULANDO

As grandes transformações urbanas pelas quais São Paulo passou desde o final do século XIX até os primeiros anos do século XXI tiveram impactos profundos no andar de seus habitantes pela cidade.

Após um longo período em que o deslocamento a pé foi um ato tão natural quanto inconsciente, no final do século XIX – período que aqui denominamos “cidade do bonde” – o surto de desenvolvimento econômico criou um cenário propício à fruição urbana através do andar. Com a introdução do transporte rodoviário, porém, a cidade compacta dessa fase inicia seu espraiamento e, já a partir das primeiras décadas do século XX, torna-se quase impossível percorrê-la a pé cotidianamente na totalidade.

Além disso, o modelo de desenvolvimento urbano encampado desde a concepção do Plano de Avenidas, voltado para a circulação do transporte motorizado individual, sobretudo a partir do último quarto do século XX, gerou estruturas viárias intransponíveis para os pedestres e ainda levou ao espraiamento crescente, abrangendo não apenas a cidade, mas os municípios vizinhos, e criando uma situação de interdependência nos fluxos e nos problemas comuns à região metropolitana.

Essa priorização do transporte sobre rodas influenciou diretamente a caminhabilidade, dado que o andar a pé é o modo prioritário para acessar o transporte público (a microacessibilidade) – desde a rede concentrada do bonde do início do século XX até a baixa capilaridade do sistema de ônibus, que gera desconforto para ser atingido pelos usuários, principalmente nas periferias paulistanas.

O resultado desses processos históricos – sujeitos a decisões, omissões e pressões de grupos sociais – levou até a cidade contemporânea, que será objeto do próximo capítulo. O período ali estudado abrange praticamente uma década, a começar de 2010, e por ser tão recente ainda está sendo estudado e compreendido, mas parece apontar para mudanças significativas com respeito à caminhabilidade – para um espírito do tempo muito diferente daquele que reinou no século passado.

3

MOBILIDADE A PÉ EM SÃO PAULO HOJE

Depois de percorrer, no capítulo 1, os principais movimentos urbanos que influenciaram o ato de andar pela cidade, vimos no capítulo 2 as particularidades do processo de inserção de São Paulo nesses movimentos globais. O longo percurso histórico que fizemos para chegar até a cidade contemporânea, que é o tema deste capítulo, demonstrou que as grandes transformações urbanas pelas quais o município passou desde o final do século XIX até os primeiros anos do século XXI tiveram impactos profundos na maneira com que seus habitantes se movem – e caminham – pela cidade. É possível constatar na cidade contemporânea traços dos períodos passados, principalmente as marcas do rodoviarismo das últimas décadas, que privilegiou o uso do carro em resposta aos anseios de uma crescente classe média e deixou de lado o andar, tanto como acessibilidade às funções urbanas quanto como parte da experiência urbana.

Como resultado desses longos processos, é possível dizer que a caminhabilidade em São Paulo se defronta hoje com um paradoxo: apesar de ser o mais importante modal de transporte na cidade, andar a pé é uma atividade frequentemente difícil, perigosa e pouco valorizada. Neste capítulo, veremos como algumas ações, leis e iniciativas estão apontando para uma mudança expressiva nesse quadro, não só na percepção como na qualidade da experiência de andar a pé.

Figura 145 – Pedestres na avenida Paulista, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Em seguida, vamos procurar conhecer mais diretamente o ponto de vista de quem anda a pé em São Paulo hoje, iniciando com um levantamento de pesquisas quantitativas existentes, realizadas desde 2010. Na parte mais significativa do capítulo, procuraremos explorar o andar a pé dentro do binômio mobilidade-fruição, o foco desta tese. Para tal objetivo, serão narrados os resultados da pesquisa exploratória feita com uma

amostra de pessoas que andam a pé na cidade de São Paulo. As discussões em grupo foram conduzidas no mês de maio de 2018 e trouxeram subsídios importantes para a discussão das hipóteses iniciais – a de que mesmo deslocamentos “obrigatórios” a pé permitem uma certa fruição da cidade e a de que as barreiras e os prazeres aos pedestres diferem em função da região em que moram.

Para terminar, usaremos a força das narrativas para sugerir que o ponto de vista do pedestre pode ser um ponto de partida poderoso para o planejamento urbano na cidade.

3.1 O PEDESTRE NA CIDADE MULTIMODAL

Figura 146 – A multimodalidade no centro de São Paulo. 2018. Pessoas se deslocando na rua Cel. Xavier de Toledo, a pé, em bicicleta, em automóveis, táxis e ônibus, a 200 metros da estação Anhangabaú e a 500 metros da estação República do metrô. Foto: autor (arquivo pessoal).

A última pesquisa OD, cujos resultados preliminares começaram a ser divulgados em dezembro de 2018 (mais detalhes na seção 3.2), mostra alguns dados interessantes para a compreensão da mobilidade na cidade contemporânea.

O primeiro é que o andar a pé, apesar de pequena diminuição percentual, continua a ser o meio de transporte mais usado na região metropolitana, com 31% do total.

O segundo é o crescimento do transporte sobre trilhos, metrô e trem, que, somados, saíram de 8% para 11% entre 2007 e 2017. Esse crescimento parece estar associado ao aumento das redes do metrô e da CPTM, que nesse período passaram, respectivamente, de 61,4 para 89,8 km, e de 251,1 para 267,5 km, e também à integração tarifária de transportes, principalmente com a adoção do bilhete único, em 2004. Registre-se ainda o crescimento dos aplicativos (que, somados aos táxis, já atingiram 1% do total) e do transporte por bicicletas, que cresceu em números absolutos, apesar da base pequena.

Essas mudanças, bem como o crescimento do índice de mobilidade, parecem sugerir o início de uma nova fase em relação à mobilidade na cidade: um momento em que começa a haver a integração de fato entre os diferentes modais, permitindo que uma mesma pessoa use diferentes meios de transporte para chegar ao seu destino, trocando o pé pelo ônibus, que a leva até o metrô, e complementando a viagem talvez com um aplicativo (Fig. 147). Esse fenômeno da multimodalidade, em que todos os meios são importantes, pode ser o prenúncio de uma cidade focada na intermodalidade, em que todos os meios passam a se integrar e onde o andar tem o papel de “costurar” essa integração.

Figura 147 – Distribuição das viagens por modal na região metropolitana conforme OD 2017. Fonte: *O Estado de S. Paulo*, 12 dez. 2018. p. A20.

Além desse panorama da mobilidade, os últimos anos trouxeram transformações significativas para o panorama da caminhabilidade em São Paulo. Há avanços importantes acontecendo em várias frentes, desde uma significativa mudança na legislação, que será abordada a seguir, até a nova distribuição dos modais de transporte, influenciada pela tecnologia e infraestrutura, passando por ações do poder público e uma nova maneira de as pessoas se relacionarem com a cidade. Vejamos algumas dessas mudanças e como elas estão influenciando o andar a pé dos paulistanos.

LEGISLAÇÃO

Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)

A PNMU (lei 12.587/12)¹, muito influenciada pelo CTB de 1997, estabelece os princípios que serão seguidos pelos municípios e é vista como um marco na legislação no que diz respeito ao reconhecimento da fragilidade histórica da posição do pedestre em relação a outros atores sociais.

Tendo como uma de suas diretrizes a “**prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados** e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”, a lei estabelece alguns princípios que, se aplicados, têm o poder de redesenhar algumas das políticas públicas em vigor. Entre eles, estão a **acessibilidade universal**; a **segurança** nos deslocamentos das pessoas; a justa **distribuição dos benefícios e ônus** decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; a **equidade** no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e a **eficiência**, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Para Vasconcellos, a PNMU tem boas intenções e consegue abordar a questão social, ausente da legislação anterior, mas apresenta uma limitação relevante ao tratar principalmente das obrigações dos serviços públicos e quase nada em relação aos serviços privados, como o custo real e oculto do transporte individual. De qualquer modo, seu poder indutor de mudanças nos municípios é bastante significativo, como a elaboração dos planos municipais de mobilidade (informação verbal)².

Um último e importante aspecto relacionado à legislação é a possibilidade aberta pelo CTB de multar pedestres que ajam em desconformidade com a lei – por exemplo, atravessando as ruas fora da faixa. A questão voltou à pauta em 2017, com a resolução 706/2017 do Denatran, que obriga os municípios a regulamentar a sua implantação. O tema é bastante controverso por expor as contradições do sistema de mobilidade a pé, que muitas vezes força o pedestre à ilegalidade – calçadas estreitas demais, ou com obstáculos, teoricamente terão de ser transpostas sem que se possa pisar na rua.

¹ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso: 4 fev. 2019.

² Anotações tomadas durante a palestra de fechamento do Congresso de Mobilidade Urbana: Passado, Presente e Futuro – Os 5 Anos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), realizado na sede regional da OAB, em São Paulo, em 30 de agosto de 2018.

Plano de Mobilidade (PlanMob)

De acordo com o PNMU, todos os municípios com mais 20 mil habitantes precisam elaborar seu Plano de Mobilidade. Em São Paulo, o PlanMob se integra ao Plano Diretor de 2014 e corrobora suas definições em relação à infraestrutura das calçadas como um

componente do Sistema de Mobilidade e enquanto Sistema de Circulação de Pedestres com acessibilidade universal fornece a relação de ações e intervenções necessárias para adequar os passeios e calçadas da cidade a critérios de conforto, segurança, inclusão e caminhabilidade. Cabe ao PlanMob estabelecer programação e priorização da infraestrutura [do município]³.

O plano reafirma com clareza a prioridade do pedestre em relação aos outros modais, estabelece a necessidade de um sistema de circulação de pedestres e ainda elenca uma série de objetivos para melhorar a caminhabilidade na cidade. Elaborado a partir de uma série de consultas populares, indica os princípios básicos do andar a pé:

Andar a pé não é uma mera questão de deslocamento funcional, andar a pé é, antes de tudo, uma necessidade básica dos seres humanos. Por essa razão, o andar a pé tem prioridade absoluta em qualquer momento, lugar ou condição. Todo o esforço deve ser feito para que a livre circulação a pé seja garantida. A liberdade para o munícipe sair de seu local de residência e caminhar livremente de maneira segura e desimpedida precisa ser garantida, independente do motivo ou de sua condição social ou econômica, física, sensorial ou intelectual. **Como uma necessidade básica, o investimento em infraestruturas para a caminhada do pedestre deve preceder a qualquer outro investimento no viário**⁴.

Esse enunciado contrasta vivamente com a situação real do pedestre da cidade de São Paulo, que, como vimos ao longo do capítulo 2, procedeu de maneira inversa, ao dedicar a maior parte de seus investimentos ao desenvolvimento do sistema viário para os automóveis.

Lei das Calçadas

Regulamentada pelo decreto 52.903/2012, a lei 15.442/11 gerou o Programa Passeio Livre, que oferece uma cartilha com todas as normativas e leis que existem na cidade sobre as calçadas. O objetivo da cartilha é o de “contribuir para melhorar a paisagem urbana, a acessibilidade, o resgate do passeio público pela calçada e a socialização

³ PREFEITURA do Município de São Paulo. *PlanMob/SP 2015*. São Paulo: SPTrans; CET, 2015. p. 115. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf. Acesso: 4 fev. 2019.

⁴ Id. *ibid.*, p. 112, grifo nosso.

dos espaços públicos”⁵. A lei estabelece regras simples de funcionamento e definiu padrões de uso, com duas faixas ou três faixas diferenciadas (para calçadas com 2m e com mais de 2m, respectivamente).

Figura 148 – Divisão da calçada em faixas. Fonte: PMSP. *Conheça as regras para arrumar sua calçada*. Programa Passeio Livre. São Paulo: Coordenação das Subprefeituras, [s.d]. p. 6. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subprefeituras/calçadas/arquivos/cartilha_-_draft_10.pdf. Acesso: 7 jan. 2019.

Estatuto do Pedestre

Sancionada pela Câmara dos Vereadores em 2017, mas ainda não regulamentada pelo poder executivo, a lei 16.673/17⁶, conhecida como Estatuto do Pedestre, é bastante

⁵ Idem. *Conheça as regras para arrumar sua calçada*. Programa Passeio Livre. São Paulo: Coordenação das Subprefeituras, [s.d]. p. 5. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/subprefeituras/calçadas/arquivos/cartilha_-_draft_10.pdf. Acesso: 7 fev. 2019. A tentativa de consolidar as leis e normativas sobre as calçadas vigentes na cidade reflete a dificuldade de lidar com a legislação antiga. São 32 em vigor, desde a regulação das calçadas em frente aos trilhos de bonde (lei de 1923) até a regulação sobre calçadas verdes, de 2003. A lei trata de questões importantes para a fruição das calçadas da cidade, não só em termos de pré-requisitos básicos, mas também do uso de mesas de bar, da existência de bancas de jornal, do comércio ambulante, publicidade, arborização e equipamento urbano.

⁶ Texto integral disponível em: <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/substitutivo/SPL0617-2011.pdf>. Acesso: 7 fev. 2019

ampla e pode vir a funcionar como uma espécie de constituição para regular tudo o que se relaciona à experiência de andar a pé na cidade.

A lei, de autoria do vereador José Police Neto, procura consolidar num só texto vários princípios que fazem parte de legislações anteriores. A base é reafirmar a prioridade do andar sobre todos os outros modos de transporte. Tudo o mais decorre desse princípio: qualidade das calçadas, iluminação, segurança, tempos de sinais, treinamento de motoristas, acessibilidade etc.

O autor desta pesquisa entrevistou o vereador José Police Neto a respeito das possibilidades reais que o Estatuto do Pedestre teria em sistematizar tudo o que já foi feito. Para ele, ao consolidar a legislação pertinente ao tema, a nova lei permite combater o quadro atual de excesso de leis que muitas vezes não são cumpridas e ainda estabelece pela primeira vez um modelo de financiamento público para as calçadas:

A diferença é que São Paulo terá pela primeira vez na cidade uma legislação que envolva todos os setores públicos responsáveis pela mobilidade a pé, ou seja, que cobra responsabilidades tanto da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, CET, SPTrans e concessionárias como Comgás, Eletropaulo, entre outras. **Será a primeira vez que o pedestre será o centro, o foco, o receptor desses investimentos, esforços e ações** (comunicação pessoal)⁷.

De fato, um dos principais pontos refere-se ao financiamento das melhorias da mobilidade a pé, que, com a regulamentação da lei, pode passar a receber recursos de fundos municipais como o Fundurb. Também garante recursos para a mobilidade a pé em operações urbanas, concessões urbanísticas, áreas de intervenção urbanísticas e áreas de estruturação local.

Vários outros itens ligados à melhoria da infraestrutura básica para o caminhar também são contemplados, como sinalização, tempos semafóricos, iluminação, multas a concessionárias que estragarem o calçamento e acessibilidade às estações. Um dos itens mais originais diz respeito à criação de um sistema de informações sobre a mobilidade a pé que dê conta de reunir dados estatísticos sobre circulação, fluxos, acidentes, atropelamentos, quedas e outros dados necessários à formulação e avaliação de políticas de mobilidade para a cidade.

⁷ Cf. CALLIARI, Mauro Sérgio Procópio. Estatuto do Pedestre. A “constituição” que vai regular a experiência mais importante da cidade: andar a pé. *Estadão* [on-line], 7 jun. 2017. Blog Caminhadas Urbanas. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/caminhadas-urbanas/aprovado-o-estatuto-do-pedestre-uma-constituicao-para-regular-a-experiencia-mais-importante-da-cidade-andar-a-pe/>. Acesso: 7 fev. 2019.

AÇÕES PRÁTICAS DO PODER PÚBLICO

Mesmo com gestões bastante distintas nesta última década, a Prefeitura de São Paulo envolveu-se com uma série de iniciativas que, somadas, parecem apontar na direção de uma maior preocupação com a segurança viária e, em alguns casos, com a melhoria das condições da chamada mobilidade ativa.

Programa Ruas Abertas

Figura 149 – Paulista aberta, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

O Programa Ruas Abertas é uma iniciativa da gestão Fernando Haddad que buscou emular iniciativas e experiências já feitas no passado, ao fechar algumas ruas para os carros aos domingos. A grande vitrine do programa, porém, é a avenida Paulista. Desde 2014, algumas organizações da sociedade civil, como Sampaapé e Minha Sampa, pressionavam para que a avenida fosse aberta para pedestres como espaço de lazer, a exemplo de outras cidades no mundo. Em 2015, foi feito um teste e, poucos meses depois, a via passou oficialmente a ser fechada aos domingos. Em 2016, foi assinado o decreto que criava o Ruas Abertas, com o fechamento de 25 ruas em diversos bairros da cidade. Apesar de reações contrárias, a Paulista tornou-se um ponto de lazer das pessoas e hoje é possível ver multidões circulando por ela aos domingos. Na mesma direção vai a iniciativa de ampliar o horário em que o Minhocão fica fechado para carros, agora abrangendo o sábado também.

EXPERIÊNCIAS DE CAMINHABILIDADE

Figura 150 – “Calçada verde” na Liberdade, 2018. A faixa adicional da rua Galvão Bueno, a exemplo do que foi feito em outras áreas da cidade, aumenta a área de calçadas em locais de muito fluxo de pedestre. Foto: autor (arquivo pessoal).

A prefeitura tem adotado medidas – ainda bastante tímidas do ponto de vista do escopo, mas com potencial de alterar a situação vigente – para melhorar a segurança de pedestres em alguns pontos da cidade (Fig. 150). Algumas delas contam com a parceria de ONGs ligadas principalmente à Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety (BIGRS), como Nacto e WRI. Um exemplo é a intervenção no distrito de José Bonifácio, na zona leste, que redesenhou as travessias e a largura das calçadas numa escola (Fig. 151). Segundo a CET, as experiências podem dar origem à implantação do conceito de ruas completas no futuro⁸.

⁸ O grupo National Complete Streets Coalition / Smart Growth America relaciona os principais atributos de uma rua completa: moderador de tráfego; acessibilidade universal; sinalização clara e orientada ao pedestre; mobiliário urbano útil (lixeiras, bancos, iluminação dos passeios etc.); faixas de segurança em locais oportunos; estreitamento das travessias e ilhas de refúgio para pedestres; diminuição da oferta de estacionamento gratuito; ciclovias e/ou ciclofaixas; faixas de ônibus preferenciais/exclusivas; acesso facilitado ao transporte público e seus pontos de parada; nivelamento da via com as calçadas. Cf. BAZANI, A. Dez cidades brasileiras terão “ruas completas”. *Diário do Transporte* [on-line]. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2017/05/02/dez-cidades-brasileiras-terao-rua-completa>. Acesso: 7 fev. 2019.

Figura 151 – Intervenção CET/Nacto em José Bonifácio. Fonte: <https://vimeo.com/291131844>. Acesso: 7 jan. 2019.

Programas de melhoria da segurança viária

Apesar de uma redução importante no número de mortes no trânsito, como vimos no capítulo 2, o trânsito de São Paulo é mais violento do que em outras grandes cidades e metrópoles do mundo, principalmente no que diz respeito à morte de pedestres e motociclistas, conforme mostra Fig. 152.

Figura 152 – Comparação de mortes no trânsito entre São Paulo e Nova York. Fonte: MALATESTA, M. A iniquidade do ambiente urbano paulistano para a mobilidade a pé e a ocorrência endêmica dos acidentes e atropelamentos. Blog Cidadeapê, 2015. Disponível em: <https://cidadeape.org/2015/05/21/a-iniquidade-do-ambiente-urbano-paulistano-para-a-mobilidade-a-pe-e-a-ocorrencia-endemica-dos-acidentes-e-atropelamentos/>. Acesso: 7 jan. 2019.

Uma medida significativa foi a inclusão de uma meta para mortes no trânsito entre as Metas da Prefeitura, um compromisso assinado a cada novo início de mandato. A meta de seis mortes a cada 100 mil habitantes é relativamente modesta, mas exprime um compromisso importante de qualquer gestor público com a segurança.

Na frente de comunicação, algumas campanhas são realizadas anualmente, como o Maio Amarelo, uma ação anual da CET para chamar a atenção de motoristas para a segurança. Como não há medição de resultados, não é possível saber o resultado de sua veiculação. Na avaliação deste autor, diferentemente de outros países, onde a comunicação é bastante incisiva, em São Paulo, as campanhas costumam ser bastante genéricas e com pouca chance de mudar atitudes e comportamentos no trânsito. O aumento de relevância se dará, provavelmente, com a aplicação do programa Visão Zero. Como vimos no capítulo 1, trata-se de um conjunto de medidas para reduzir e zerar as mortes no trânsito. Depois da implantação em Estocolmo, foi seguido por várias cidades, inclusive latino-americanas. Em São Paulo, a Prefeitura anunciou que o programa será implantado no início de 2019, o que, se efetivado, poderá representar um marco muito significativo para a tomada de consciência e engajamento na frente da segurança, principalmente no que se refere a pedestres, o grupo mais vulnerável e o que mais morre na cidade.

Comissão Permanente de Calçadas (CPC)

Criada em 2017, a CPC é um órgão formado por representantes de 13 secretarias municipais, com a missão de fomentar e acompanhar as melhorias nas calçadas da cidade.

A iniciativa pretende centralizar a responsabilidade sobre as calçadas, que hoje é bastante diluída entre diversas secretarias, subprefeituras e órgãos de trânsito. O autor desta tese assistiu a uma reunião da comissão no ano de 2017, que não é aberta à população, graças a um convite da coordenadora, Matilde Costa, em que foram discutidas iniciativas para uniformizar as exigências. Pela abrangência, a CPC pode vir a desempenhar de fato o papel de órgão responsável pelas calçadas na cidade.

MOVIMENTOS DA SOCIEDADE CIVIL

A reapropriação do espaço público

Existe um desejo evidente entre os paulistanos de retomarem os espaços públicos da cidade, desde as praças, como a Roosevelt, até as ruas nos grandes eventos, como a Virada Cultural, a Parada Gay e o Carnaval, que nos últimos cinco anos passou a atrair milhões de pessoas numa cidade onde ele praticamente não existia.

Figura 153 – Carnaval na avenida Paulista, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

No livro lançado no final de 2016, *Espaço público e urbanidade em São Paulo*, este autor descreve esse fenômeno, que parece guardar relação direta com a caminhabilidade. Estar na rua pressupõe acessibilidade aos espaços públicos, estrutura de caminhabilidade e, principalmente, a constatação de que há um limite muito tênue entre o que poderiam ser considerados espaços de “passagem” e de “permanência”.

Criação de grupos de ativismo em prol do pedestre

Um fenômeno interessante expressa uma mudança na relação de forças ligadas à caminhabilidade: o surgimento de grupos da sociedade civil, organizados em torno da causa do pedestre. Um levantamento conduzido pela ONG Como Anda⁹ mapeou mais de 100 organizações envolvidas com a causa dos pedestres, seja na formulação de políticas públicas, seja em ações concretas ou em propostas urbanísticas. A maior parte delas, algo em torno de 80%, surgiu após o ano de 2013, o que, para os pesquisadores, pode indicar um marco no interesse sobre a questão urbana.

Atuando como voluntário no conselho de administração de uma dessas ONGs, a Cidadeapé – criada em 2016 e formalizada em 2018 para atuar nas mudanças em prol de uma melhor caminhabilidade na cidade – este autor teve a oportunidade de entrevistar para esta tese uma das fundadoras, Joana Canedo.

A entrevista permite fazer duas constatações sobre o estágio da preocupação com o andar a pé. A primeira é uma mudança na maneira com que o andar a pé está sendo visto, o que faz com que pessoas da classe média paulistana, que têm acesso ao automóvel, se mobilizem em torno de uma questão que historicamente sempre foi submetida a outros interesses – entre eles os da própria classe média emergente em período anterior, como já verificamos. A segunda é a influência do movimento de ciclistas no fortalecimento das pautas relacionadas com a caminhabilidade, numa conjunção de interesses comuns entre os modais da chamada “mobilidade ativa”.

A própria ONG Cidadeapé surgiu sob essa inspiração, e uma de suas primeiras ações foi tentar hierarquizar suas prioridades em seis metas de atuação, que envolvem legislação, hábitos culturais e infraestrutura e dão uma mostra do tamanho do desafio:

1. Segurança absoluta para quem anda a pé;
2. Calçadas caminháveis para todos;
3. Valorização da mobilidade a pé como meio de deslocamento na cidade;
4. Sinalização específica para a mobilidade a pé próximo aos equipamentos públicos;
5. Travessia e espaços de compartilhamento da via com prioridade total às pessoas se deslocando a pé;
6. Estabelecer e consolidar a rede de mobilidade a pé.

⁹ Disponível em: <http://comoanda.org.br/resultados/>. Acesso: 7 fev. 2019.

Para Canedo, um exercício interessante foi a identificação de quais seriam os agentes contrários a mudanças nesse *statu quo*. A resposta pode estar no entendimento da **disputa pelo espaço e pelo tempo**. Um pleito pelo aumento das calçadas necessariamente significa a diminuição do leito carroçável, ou da área das ciclovias, ou das faixas de ônibus. Da mesma maneira, o aumento do tempo de travessia de pedestres significa diminuição do tempo para carros, motos, bicicletas, ônibus passarem. Há ainda uma terceira variável que pode ajudar a elucidar quem seriam os opositores naturais aos projetos ligados à mobilidade a pé: **a disputa pelos recursos orçamentários**. Como qualquer outra despesa, o conserto de calçadas compete, em termos de recursos, com outras ações da prefeitura. Os fundadores do movimento a favor do pedestre parecem estar conscientes de que é preciso gritar mais alto para aumentar a destinação desses recursos para suas causas.

Além dessas, há várias outras organizações muito atuantes na frente de políticas públicas, como a Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade, da ANTP, e o Mobilize, organização fundada por Ricky Ribeiro, que, após o diagnóstico de uma doença que o impede de realizar quase todos os movimentos à exceção do olho, resolveu dedicar-se à causa da mobilidade e realizou o levantamento mais completo sobre calçadas no Brasil¹⁰.

Certamente ainda é cedo para avaliar o potencial de transformação desse movimento, mas já houve uma ativa participação na confecção do Plano de Mobilidade da Cidade de São Paulo e na criação de uma câmara temática na Comissão de Transporte e Trânsito da Secretaria de Mobilidade e Transportes, que passou a reunir-se mensalmente.

3.2 QUEM CAMINHA/QUANTO CAMINHA/POR QUE CAMINHA

Figura 154 – Pedestres na praça Antônio Prado, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

¹⁰ Disponível em <https://www.mobilize.org.br/campanhas/calçadas-do-brasil/levantamento>. Acesso: 7 fev. 2019.

FONTES DE INFORMAÇÃO

Não há muitas pesquisas que podem ajudar a entender as questões ligadas ao andar a pé na cidade. A mais importante delas é a Pesquisa Origem Destino (OD), realizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo a cada dez anos, desde 1967¹¹. Concebido inicialmente para subsidiar o planejamento das linhas do metrô, o levantamento passou a ser importante também para entender os deslocamentos na cidade, ajudando várias áreas de planejamento municipal, como a gestão de tráfego, o planejamento urbano, o transporte coletivo e a instalação de equipamentos públicos.

A pesquisa OD combina duas pesquisas distintas: a Pesquisa Domiciliar e a Pesquisa na Linha de Contorno. A primeira incorpora os destinos apenas do perímetro pesquisado, a região metropolitana de São Paulo, e a segunda inclui viagens que partem ou chegam a regiões fora da Grande São Paulo¹². Os dados da cidade de São Paulo, o foco desta pesquisa, tiveram que ser obtidos através de tabulação especial.

A Aferição da Pesquisa Origem e Destino (a chamada “mini-OD” ou “mobilidade”) é feita desde 2002 em intervalos de dez anos, intercalados com a pesquisa original, o que permite uma aferição com prazo de cinco anos das tendências registradas na pesquisa OD, mesmo que numa base menor de municípios e domicílios¹³.

Em 2017, deveria ter sido completada uma nova rodada da pesquisa, porém o campo só terminou em junho de 2018 e os primeiros resultados foram divulgados apenas no mês de dezembro de 2018, ainda sem quebras e detalhamentos, deixando tempo suficiente apenas para a inclusão dos dados agregados nesta tese. A divulgação preliminar dos dados de 2017 permite inferir que não houve mudança significativa na importância do andar a pé como modal na cidade, que continua sendo o principal meio de locomoção na cidade e na metrópole (31% dos deslocamentos), apesar de uma pequena redução de 2 pontos percentuais em relação ao levantamento anterior.

Há, porém, algumas mudanças na distribuição dos modais, em duas frentes: o crescimento das viagens ferroviárias, provavelmente devido ao aumento das novas linhas do

¹¹ Os dados de viagens a pé só passaram a ser coletados no levantamento seguinte ao inicial, de 1977. Cf. MANUAL DOMICILIAR da pesquisa OD 2007. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/manual-domiciliar-2007.pdf>. Acesso: 7 fev. 2019.

¹² Cf. PAIVA, C. Comparação entre as pesquisas Origem/Destino de 1997 e 2002. Disponível em: https://www.sinaldetransito.com.br/artigos/comparacao_entre_as_pesquisas_origem_destino_de_1997_com_2002.pdf. Acesso: 8 fev. 2019.

¹³ Oito mil domicílios em 2012 contra 32 mil em 2017. Cf. METRÔ; Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos. Balanço da realização e primeiros resultados da Pesquisa Origem e Destino 2017. Apresentação em *slides* feita por Luís Antonio Cortez Ferreira, gerente de planejamento e integração do Metrô, no Instituto de Engenharia em 12 dez. 2018. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>. Acesso: 8 fev. 2019.

metrô – como a linha amarela, que estabeleceu uma rede com as primeiras – e o surgimento de aplicativos de transporte individual, como Uber. Houve também crescimento percentualmente grande no uso das bicicletas, provavelmente impulsionado pela implantação das ciclovias nos anos de 2013 a 2016, quando a cidade atingiu 468 km de ciclovias e ciclofaixas¹⁴, mas insuficiente para transformar esse meio em algo significativo (menos de 1% do total).

Dessa forma, considerando o interesse em agregar os dados mais recentes, procuraremos, sempre que possível, incluir os resultados da OD 2017, principalmente nos dados agregados. Quando isso não for possível, serão usados os de 2007. A comparação histórica dará preferência à região metropolitana, mas, quando abordarmos comportamentos, serão usados os dados da cidade de São Paulo. Para fazer uma análise dos deslocamentos específicos da cidade de São Paulo foi contratada uma tabulação especial dos dados¹⁵.

Algumas outras pesquisas de menor abrangência também podem ser utilizadas para complementar as informações. Uma delas é “Viver em São Paulo: mobilidade urbana”, da Rede Nossa São Paulo, um levantamento anual que já está na sétima edição. O autor esteve na apresentação da última rodada, em setembro de 2018¹⁶. Quando relevantes, seus resultados serão usados para complementar informações. Outra pesquisa de interesse foi feita pela ANTP, em 2017¹⁷: “Modos utilizados pela população no município de São Paulo nos seus deslocamentos diários”.

QUANTAS PESSOAS ANDAM A PÉ EM SÃO PAULO?

Andar a pé é a forma mais importante de deslocamento na Grande São Paulo. Segundo a OD 2017, 31% de todos os deslocamentos diários são feitos a pé, número muito próximo ao da cidade. Para efeito de comparação histórica, acompanharemos o número da região metropolitana, que mostra uma pequena variação no último levantamento, mas ainda num patamar acima de 30%, maior, portanto, que qualquer outro meio (Tabela 5).

¹⁴ Cf. CET. Mapa de estrutura ciclovitária. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-ciclovitaria.aspx>. Acesso: 8 fev. 2019.

¹⁵ Realizada por Glaucia Pereira, bacharel em física, mestre em administração de empresas e especialista em mobilidade urbana.

¹⁶ Relatório completo disponível em: https://www.cidadessustentaveis.org.br/arquivos/pesquisa_rnsp_mobilidade_2018.pdf. Acesso: 8 fev. 2019.

¹⁷ Apresentação dos resultados disponível em: https://docs.google.com/presentation/d/1EeY_PK8chVuy9WSBdWT1iNPmbREkrFVS2LEwmtkmaKs/present?ueb=true&slide=id.g2363355697_2_75. Acesso: 8 fev. 2019.

Tabela 5 – Percentual de viagens a pé no tempo na região metropolitana de São Paulo

Ano	Total de viagens	Total de viagens a pé	% do total de viagens a pé sobre o total
1977	21.296	5.967	28,0
1987	29.400	10.650	36,2
1997	31.432	10.812	34,4
2007	38.094	12.623	33,1
2017*	41.400	12.900	31,2

* Números aproximados com base na apresentação inicial OD em 12 dez. 2018.

Fonte: METRÔ. Pesquisa Origem Destino 2017: 50 anos. Disponível em: http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/2018_12_12_Balanco_OD2017_Instituto_de_Engenharia_site_metro.pdf. Acesso: 8 fev. 2019.

Esse número, entretanto, é largamente subestimado, devido a uma questão metodológica. A pesquisa OD não computa viagens a pé de menos de 500m que não sejam para trabalho ou estudo. Pequenos deslocamentos para fazer compras, uma visita, uma ida ao posto de saúde que esteja a menos de 500m da residência, por exemplo, não são computados. Tão ou mais importante é a subestimativa embutida nos deslocamentos feitos prioritariamente em transporte público e mesmo individual: segundo a metodologia, só é computado o meio principal. Assim, um deslocamento a pé para chegar até um ponto de ônibus ou uma estação de trem não é considerado. Dessa forma, é possível inferir que os números de deslocamento a pé na cidade são muito maiores do que os mostrados na Tabela 5.

Um estudo de Eduardo Vasconcellos aponta que o percentual de viagens a pé na região metropolitana (percentual este muito equivalente ao do município de São Paulo) subiria em 2007 de 33,1% para 41,8% se fossem considerados os deslocamentos não computados (Tabela 6)¹⁸. Estudo apresentado em congresso da ANTP confirma e expande essas conclusões¹⁹.

Tabela 6 – Correção na estimativa do número de viagens a pé (RMSP)

População na data do estudo	Viagens a pé por dia					
	Viagens (todos os modos)	% do total na pesquisa	Viagens registradas (mil/dia)	Viagens não registradas*	Total de viagens	% real de viagens a pé sobre o total
19,5 milhões	38.235 mil	33,1	12.672	5.702	18.374 mil	41,8

* Viagens não registradas são aquelas (a) de menos de 500m, segundo um índice aproximado obtido de pesquisas equivalentes em Montevideu e Bogotá que mediram todos os deslocamentos a pé; e (b) que consideram o deslocamento até o transporte coletivo nas duas pontas, com um fator de correção. Fonte: VASCONCELLOS, Eduardo. Andar nas cidades do Brasil. In: ANDRADE, V.; LINKE, C. (2017). p. 44.

¹⁸ VASCONCELLOS, E. Andar nas cidades do Brasil. In: ANDRADE, V.; LINKE, C. (2017). p. 44.

¹⁹ PEREIRA, Glaucia G.; NUNES, Ana Carolina A. S. A subestimativa das viagens a pé em São Paulo. Trabalho apresentado no Congresso da ANTP, São Paulo, 2015. Disponível em: <https://mobilidadeape.files.wordpress.com/2015/04/a-subestimativa-das-viagens-a-pe-em-sao-paulo.pdf>. Acesso: 8 fev. 2019.

Outra maneira de calibrar o número real de deslocamentos a pé é somar o percentual de viagens que incluem o andar em alguma ponta do deslocamento. Grosso modo, é possível dizer que, na cidade de São Paulo, 90% do total envolvem o pé (viagens exclusivas a pé + todas as viagens em transporte coletivo + 69% das viagens em modo individual, que é o percentual de viagens em modo individual que implicam deslocamentos a pé de mais de um minuto).

Se tomados isoladamente, os percentuais apenas da cidade de São Paulo não variam muito. Usando a base da OD anterior, de 2007, que permite a quebra por cidade, de todas as viagens diárias feitas em São Paulo, aproximadamente 33% são realizadas totalmente a pé e mais 36% são feitas em transporte público, o que exige uma caminhada da origem até o ponto ou estação, e o mesmo para se chegar ao destino. Ou seja, aproximadamente 70% de viagens por dia com alguma parte do trajeto a pé. A pesquisa da ANTP, citada anteriormente, elabora a pergunta de maneira ligeiramente diferente e obtém resultado ainda mais contundente. Segundo ela, 84% das pessoas dizem andar a pé todos os dias.

POR QUE AS PESSOAS SE DESLOCAM A PÉ EM SÃO PAULO?

Figura 155 – Pedestre na rua Guaicuí, em Pinheiros, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Na pesquisa OD 2007, foi perguntada a razão para a escolha do modo a pé. A principal resposta foi “distância pequena”, para 89% das viagens a pé. Na sequência, aparecem as razões “condução cara” (5%) e “atividade física (2%)”²⁰. Ou seja, majoritariamente a escolha do pé como meio de transporte aparece naturalmente quando as distâncias são pequenas.

Pode-se especular se essas pessoas que andam a pé por distâncias pequenas tomariam a mesma decisão se tivessem acesso a um meio mais conveniente, como o automóvel. Para investigar essa questão, foram levantadas as viagens a pé entre as pessoas que têm

²⁰ Cf. METRÔ; Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos. Balanço da realização e primeiros resultados da Pesquisa Origem e Destino 2017. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>. Acesso: 8 fev. 2019.

e as que não têm automóvel na cidade de São Paulo. Dos 7,1 milhões de viagens a pé, 4,1 milhões (57%) foram feitos por pessoas sem automóvel na família, e 2,5 milhões (34%) por pessoas com 1 automóvel na família. Em comparação, na média geral da cidade, 41% das viagens são feitas por pessoas sem automóvel na família.

Os dados que permitem responder à questão da relação entre a posse de carro e a propensão a andar a pé, porém, estão contidos na tabulação contrária: aquela que mostra o percentual de viagens a pé feitas por quem tem e quem não tem carro. Por esse ângulo, verificamos que as pessoas com automóvel em casa têm uma propensão muito menor a realizar viagens a pé.

Tabela 7 – Percentual de viagens feitas a pé por posse de automóvel nas famílias

Município de São Paulo	Famílias que não têm automóvel	Famílias com 1 automóvel	Famílias com 2 ou mais automóveis
% das viagens feitas a pé	45	28	15

Fonte: Tabulação especial feita por Glauca Pereira para a tese a partir da base de dados da Pesquisa OD 2007.

Os números da Tabela 7 parecem corroborar a noção de que à posse de um automóvel pode estar associada uma noção de conveniência, que reduz a predisposição a fazer algumas viagens a pé que outras pessoas fariam, por falta de opção.

O destino mais comum das viagens a pé é a escola: 54% do total correspondem aos pares residência-educação ou educação-residência; 23% são para casa-trabalho ou trabalho-casa; 5% para assuntos pessoais; e 2% compras.

EM BAIRROS MAIS PERIFÉRICOS, AS PESSOAS ANDAM MAIS A PÉ

No mapa da Fig. 156, é possível notar que regiões mais periféricas, principalmente no extremo leste da cidade, possuem maior percentual de viagens a pé.

O mapa aponta que, nos bairros mais longe do Centro, o percentual de viagens a pé sobe, com exceção de uma pequena zona OD no centro da cidade que provavelmente é influenciada pela existência dos calçadões, que predispõem a caminhar. Isso pode denotar maior tendência ao uso do pé para a ida à escola e ao trabalho, o que parece estar associado mais a uma questão de renda do que de infraestrutura. Teoricamente, a infraestrutura de caminhabilidade nos bairros centrais permitiria que mais pessoas caminhassem até a escola ou o trabalho, mas, dado que o número é menor que na periferia, pode-se supor que a explicação esteja em outros fatores, talvez a própria renda, conjugada à atitude frente ao andar, lembrando que o deslocamento a pé para chegar ao transporte público não está computado nesse número.

Figura 156 – Percentual de viagens a pé conforme pesquisa OD 2007. As subdivisões referem-se a zonas OD²¹, que não se relacionam diretamente aos distritos administrativos. Em algumas zonas, como no Jardim Helena e na confluência entre Jaraguá, Pirituba e Brasilândia, o percentual de viagens a pé ultrapassa 60% do total. No outro extremo, há zonas espalhadas pela região Oeste e Centro, principalmente, em que esse número não chega a 10% do total. Fonte: Tabulação especial feita por Gláucia Pereira para a tese, com inserção no mapa de distritos da cidade. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>. Acesso: 8 fev. 2019.

Tempo de trajeto

As viagens feitas exclusivamente a pé na cidade duravam, em 2007, 16 minutos em média. Em 2017, o tempo médio das viagens a pé caiu para 12 minutos²². Como o tempo médio de viagens caiu para todos os modos, a explicação do gerente de planejamento e integração do Metrô, Luís Antonio C. Ferreira, está relacionada a uma possível redução de distâncias de trajetos, mas provavelmente há outras variáveis que ajudam a explicar essa diminuição no tempo médio das viagens e que poderão ser mais bem desenvolvidas quando as bases de dados estiverem prontas²³. De qualquer modo, o tempo de deslocamento entre 12 ou 16 minutos permite assumir viagens de ida de até 1 km, na média. Como o dado refere-se apenas aos deslocamentos principais, é possível estimar que grande parte da população encontra dentro dessa distância o acesso ao trabalho ou à escola.

²¹ A metodologia da pesquisa é de entrevistas domiciliares, com base amostral composta de todos os municípios da Grande São Paulo, divididos em “zonas de pesquisa”, que não correspondem necessariamente às divisões administrativas dos distritos das cidades envolvidas. Em 2007, foram 460 zonas, sendo 320 em São Paulo.

²² Cf. METRÔ; Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos. Balanço da realização e primeiros resultados da Pesquisa Origem e Destino 2017. Apresentação em *slides* feita por Luís Antonio Cortez Ferreira, gerente de planejamento e integração do Metrô, no Instituto de Engenharia em 12 dez. 2018.

²³ A pesquisa da ANTP aponta número um pouco maior, de 19 minutos gastos no deslocamento a pé. Cf. https://docs.google.com/presentation/d/1EeY_PK8chVuy9WSBdWT1iNPmbREkrFVS2LEwmtkmaKs/present?ueb=true&slide=id.g2363355697_2_75. Acesso: 8 fev. 2019.

Evidentemente, existe uma certa dispersão em torno dessa média, mas, de modo geral, os deslocamentos tendem a durar até 20 minutos. Os percentuais acumulados de incidência em relação ao total dão conta que 21% das viagens duram até 5 minutos, 50% até 10 minutos, 68% até 15 minutos, 81% até 20 minutos. Apenas 5% das viagens duram mais de 35 minutos.

A distribuição desses tempos não é homogênea pela cidade, mas também não se pode dizer que haja diferenças tão significativas, como se vê no mapa da Fig. 157.

Figura 157 – Duração média das viagens a pé, por região de origem do deslocamento. Os bairros com maior tempo médio de deslocamento a pé, acima de 30 minutos por viagem (em vermelho no mapa), estão localizados aproximadamente em Parelheiros, na zona sul, e entre Cidade Líder e Itaquera, na zona leste. Fonte: Tabulação especial feita por Glaucia Pereira para a tese, com inserção no mapa de distritos da cidade.

Ao contrário do gráfico anterior, o tempo dos deslocamentos não parece estar diretamente relacionado à situação periférica dos bairros. De qualquer modo, se juntarmos três faixas de tempo, será possível perceber que a maior parte das zonas OD apresenta um tempo médio entre 10 e 25 minutos, o que em teoria permite acessar destinos entre 700 e 1.700 metros de distância do ponto de origem. Se considerada a ida e a volta, são viagens que, se não são tão próximas, chegam a uma média máxima de 3,4 km.

DIFERENÇAS NO ANDAR A PÉ ENTRE AS CLASSES SOCIAIS

Uma questão central para o trabalho é entender se há diferenças no hábito de caminhar por classes sociais ou regiões da cidade. Na Tabela 8, é possível constatar que essa diferença não apenas existe como é bastante significativa. **À medida que a renda cresce, o tempo despendido em viagens a pé decresce.**

Em 2007, uma pessoa que ganhava até 1 salário mínimo andava, em média, 36 minutos por dia (tempo total de todos os deslocamentos). No outro lado do espectro social, uma pessoa que ganhava mais de 15 salários mínimos andava em média 15 minutos por dia, um tempo quase 60% menor. Esse dado é fundamental para o entendimento das diferenças do andar na cidade. Se o tempo em cada deslocamento não chega a ser tão distinto, é fundamental notar que o tempo total em deslocamentos a pé estabelece uma diferença essencial no andar a pé entre as classes sociais. A conclusão é clara: pessoas com maior renda andam menos.

Tabela 8 – Tempo médio andando a pé por dia (em minutos), por faixa de renda, no município de São Paulo, 1977-2007

FAIXA_REN_IND	1977	1987	1997	2007
sem renda	27	26	25	25
até 1 SM	42	39	35	36
de 1 SM a 2 SM	39	35	32	32
de 2 SM a 3 SM	35	28	27	25
de 3 SM a 5 SM	29	24	24	21
de 5 SM a 10 SM	23	17	19	17
de 10 SM a 15 SM	20	14	17	14
mais de 15 SM	17	12	14	15
Total	29	27	25	26

Fonte: Tabulação especial feita por Glaucia Pereira para esta tese, com base nos dados da Pesquisa OD 1997 e 2007.

ÍNDICE DE MOBILIDADE

Na Grande São Paulo, em 2007, foram feitos aproximadamente 38,2 milhões de deslocamentos diários (número que cresceu para 41,4 milhões em 2017, um aumento de 8%, em linha com o aumento populacional). A cidade de São Paulo é responsável por aproximadamente metade desses deslocamentos. São 21,6 milhões de viagens por dia com origem e destino no município.

Pode-se calcular a partir desses números o Índice de Mobilidade, que é definido pela divisão entre o número total de viagens e o número de habitantes. Esse indicador ajuda a detectar a complexidade de uma cidade. Em teoria, uma cidade com mais ativida-

de econômica, em que mais pessoas estudam, trabalham e envolvem-se em afazeres diversos, o Índice de Mobilidade é maior. Em São Paulo, a OD não permite um grau de confiança muito grande, mas é possível notar que, na última década, o índice aumentou um pouco, talvez indicando um aumento de complexidade: subiu de 1,95, em 2007, a 1,99, em 2017.

Mesmo diante da magnitude desse número, é interessante notar que existe um percentual razoável de pessoas que não se deslocam: em torno de 29% em 2007. É possível que esse número esteja superestimado pela falha metodológica da pesquisa ao provavelmente incluir pessoas que fazem deslocamentos muito próximos de suas residências por motivo de lazer, saúde ou compras. Para tentar entender a grandeza desse número, consideremos o número de pessoas com algum tipo de deficiência na cidade. Segundo o Censo de 2010, do IBGE, são aproximadamente 674 mil habitantes com deficiência motora. Se incluídas as pessoas com algum tipo de deficiência visual, esse número vai para mais de 2,9 milhões, o que já começa a explicar o número dos que não se deslocam na cidade²⁴. Cabe assinalar que as pessoas que, por diversas circunstâncias, deixam de sair de casa são, de certa forma, um indicador da falta de políticas públicas de inclusão de uma parcela da população. Afinal, em tese, são pessoas que circulam menos pela cidade, acessando menos serviços, trabalho, educação, mas também serviços e lazer.

O ANDAR COMO COMPLEMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO

Praticamente a totalidade das viagens em meio de transporte coletivo inclui algum trecho a pé, necessário para chegar ao ponto de ônibus ou a um terminal ou estação²⁵.

Esse é o deslocamento que não aparece nos resumos dos meios usados, mas pode ser acessado com a tabulação. Na Tabela 9, é possível verificar que nas viagens por transporte coletivo, somando-se o tempo da caminhada **na origem e no destino, o tempo médio** é de 12 minutos, ou seja, em cada perna, o tempo médio de caminhada é de 6 minutos.

²⁴ Cf. PREFEITURA do Município de São Paulo. *PlanMob/SP 2015*. São Paulo: SPTrans; CET, 2015. p. 114. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf. Acesso: 8 fev. 2019.

²⁵ Das caminhadas para o transporte coletivo, da origem até o ponto ou estação, 64% são para o ônibus, 12% para micro-ônibus ou van (ônibus do sistema permissionário), 11% para o metrô. Em termos gerais, os percentuais se repetem na origem e no destino ao longo do dia, pois há viagens de ida e de volta. Fonte: Pesquisa OD 2007. Disponível em <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/resultado-das-pesquisas.aspx>

Tabela 9 – Tempo de caminhada até o transporte público no município de São Paulo

Tempo de caminhada	% acumulado
até 5 minutos	22
até 10 minutos	58
até 15 minutos	78
até 20 minutos	90
até 25 minutos	95

Fonte: Base de dados OD 2007.

Quem vai de trem, anda mais. O tempo médio andando é 6,1 minutos até o ônibus, 7,7 até o metrô e 11,6 até o trem. Esse resultado pode estar relacionado à capilaridade da rede de transporte coletivo, mas também pode ser interpretado em função da disposição de caminhar mais para acessar o sistema de trilhos, transporte de alta capacidade.

Os tempos de caminhada até os meios de transporte são ligeiramente diferentes na pesquisa Ibope/Nossa São Paulo²⁶: 10 minutos até o ônibus, em média (ligeiramente mais alta que a OD). Essa pesquisa inclui um dado interessante para pensar no tempo total do trajeto: o tempo médio de espera no ponto de ônibus. Em média, são 18 minutos, o que, nos dois sentidos, pode representar 36 minutos diariamente apenas esperando pelo transporte, ou 22% do tempo total gasto em deslocamentos num dia (2h43, na mesma pesquisa).

ANDAR COMO COMPLEMENTO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL

Se andar até o transporte coletivo parece bastante intuitivo, a constatação de que o andar é costumeiramente associado também ao transporte individual pode ser uma surpresa. A pesquisa OD permite medir os dados de caminhadas com duração de pelo menos 1 minuto na origem ou no destino até ou desde o meio de transporte. São pessoas que, por exemplo, deixam seu carro em algum estacionamento e andam até o trabalho. A questão do “armazenamento” do automóvel é visto como um desestímulo ao seu uso em regiões onde há carência de estacionamentos.

Assim, quase 69% das viagens feitas por modos individuais (automóvel, motocicleta etc.) também são acompanhadas pelo andar (4,4 das 6,4 milhões de viagens feitas por modos individuais na cidade de São Paulo). Esse dado demonstra que grande parte das pessoas que se deslocam em automóvel também assumem o papel de pedestres durante uma parte de seus trajetos, ainda que pequena.

²⁶ Disponível em: <https://mobilidadesampa.com.br/2018/09/rede-nossa-sao-paulo-lanca-12a-edicao-da-pesquisa-de-mobilidade-urbana/>. Acesso: 9 fev. 2019.

MULHERES E HOMENS

A distribuição entre os meios de transporte não é homogênea entre os gêneros, apesar do percentual total de viagens ser quase igualmente distribuído (Tabela 10). Os homens são maioria no transporte individual e as mulheres são a maioria no transporte público. Entre os que andam de moto e bicicleta, a predominância masculina é absoluta.

Quando se fala do modo a pé, porém, 56% das viagens no município de São Paulo são feitas por mulheres. Uma das hipóteses que se podem levantar a esse respeito é que, em residências onde há um carro apenas, é possível que ele seja destinado ao homem. Outra hipótese é que as mulheres trabalhem ou estudem mais perto de casa. É um assunto a ser investigado com mais profundidade no futuro.

Tabela 10 – Divisão dos modais por gênero

Em milhões de viagens por dia	Homens	Mulheres	Total	% de mulheres sobre o total
Coletivo	3,6	4,3	8,0	55
Individual	3,7	2,7	6,4	42
A pé	3,1	4,0	7,1	56
Bicicleta	0,1	0,0	0,1	Sem base
Total	10,6	11,1	21,6	51

Fonte: Tabulação especial feita por Glaucia Pereira para esta tese.

3.3 COMO É ANDAR A PÉ EM SÃO PAULO. PERCEPÇÕES E ATITUDES DE QUEM ANDA A PÉ NA CIDADE. PESQUISA QUALITATIVA

As informações quantitativas fornecem subsídios importantes para dimensionar o fenômeno do andar a pé enquanto forma de mobilidade na cidade. Para o objeto desta tese, porém, a intersecção da mobilidade com a fruição, é essencial aprofundar o conhecimento sobre a qualidade da experiência do andar a pé.

Que tipo de sensações a atividade de ir a pé de um lugar a outro da cidade pode gerar? Qual é a atitude de alguém que anda a pé *vis-a-vis* os demais modos de deslocamento? Quais são os prazeres (e os desprazeres) associados ao ato de andar a pé? Em última instância, estamos buscando entender se o andar a pé pode carregar em seu bojo uma experimentação da cidade, tal qual descrevemos no capítulo 1 ao tratarmos do andar como experimentação e apropriação da cidade.

Para mergulhar nos hábitos e atitudes do pedestre, foi escolhida a técnica de pesquisa qualitativa através da discussão em grupos, que permitiu explorar e aprofundar as motivações de quem anda a pé regularmente na cidade de São Paulo.

METODOLOGIA DA PESQUISA

Objetivo. Explorar em profundidade o hábito e a percepção de quem anda a pé regularmente em São Paulo.

Objetivos específicos

- Testar se o andar a pé enquanto necessidade de mobilidade é compatível com a fruição e o prazer de experimentar a cidade.
- Explorar diferenças entre os hábitos de pessoas que moram em regiões centrais e regiões periféricas.
- Explorar diferenças entre os hábitos e percepções de homens e mulheres.

Técnica. A partir dos objetivos da pesquisa, foi escolhida a técnica de discussões em grupo com moderação. Acreditamos que a técnica seria a mais adequada para colher informações e *insights* que talvez não fossem explícitos e, portanto, mensuráveis por meio de uma pesquisa quantitativa, principalmente no que diz respeito a questões que envolvam escolhas pessoais, muitas vezes não racionais. Dentro da técnica qualitativa, teria sido possível escolher também a modalidade de entrevistas individuais em profundidade, que também são habitualmente utilizadas para explorar temas mais sensíveis. A escolha das discussões em grupo deu-se em função da premissa de que a interação entre um grupo de pessoas com algumas semelhanças – e, portanto, com um nível básico de segurança para emitir opiniões – poderia estimular a troca, fazer surgir as diferenças e desenvolver o tema para além da exploração individual. Como veremos, a técnica parece ter sido adequada, na medida em que estimulou os grupos a engajarem-se no tema do andar a pé e levantarem informações relevantes para o objeto da tese.

Filtro. Dado o objeto da pesquisa, o de conhecer a opinião de quem anda a pé na cidade, o filtro para o recrutamento dos entrevistados foi estabelecido como: “deslocar-se a pé para o trabalho ou estudo, no mínimo 20 minutos por dia, no mínimo 4 vezes por semana”.

Assim, esperava-se garantir uma base consistente de experiências para que a discussão ganhasse concretude. Não foram pesquisadas pessoas que andam por exercício ou lazer, nem pessoas que não andam a pé. Acreditamos que esse último grupo pode ser um objeto interessante para outra pesquisa, buscando entender as razões e motivos para não andar a pé na cidade, enquanto o primeiro – de pessoas que andam a pé por lazer

ou exercício –, apesar de interessante, não seria essencial para estabelecer um paralelo entre a mobilidade e a fruição.

O último filtro foi a classificação por classe social. Por limitação de orçamento, não seria possível incluir mais uma variável amostral; assim, optamos por incluir pessoas de extratos sociais semelhantes, de acordo com o critério Brasil: B1, B2 e C1. Eliminando os extremos de renda e posse de bens, tanto os mais altos como os mais baixos, trabalhamos com uma amostra razoavelmente homogênea, mas ainda assim bastante grande da pirâmide social, que poderia evidenciar as diferenças de percepção individuais e territoriais sobre o andar a pé, sem interferência de situações extremas de renda ou situação urbana. Acreditamos que essas situações merecem investigação posterior, num provável estudo etnográfico do andar a pé em situações de precariedade urbana, como favelas ou assentamentos informais, por exemplo, que não estão contemplados nesta pesquisa.

Amostra. A escolha dos grupos obedeceu a dois critérios. O primeiro foi a separação de homens e mulheres. O fundamento para essa decisão é a hipótese de que há comportamentos e atitudes essencialmente distintos para cada gênero e que uma eventual junção dos dois grupos poderia inibir o surgimento dessas questões específicas.

O segundo critério foi a separação de pessoas moradoras das regiões centrais e das regiões mais periféricas da cidade. A hipótese adjacente é a de que valeria a pena mergulhar nas especificidades de cada área para poder evidenciar as diferenças na experiência causadas por processos de urbanização muito distintos.

Para selecionar as regiões de domicílio da amostra, foram traçados dois círculos a partir do centro de São Paulo, de aproximadamente 9 km e 12 km de raio (Fig. 158). Os distritos que estivessem dentro do primeiro círculo (I) seriam considerados “bairros centrais”; os de fora do segundo círculo (III), “bairros periféricos”. Entre os dois, existe uma coroa de bairros que ficaram fora da amostra (II), como Jabaquara, Freguesia do Ó, Vila Leopoldina e Vila Matilde, por exemplo, que não tipificariam a oposição desejada entre bairros mais próximos do Centro e os mais afastados, com características de periferia, que poderiam exemplificar as questões de caminhabilidade. A lista de distritos-alvo foi reduzida a partir de uma avaliação do IDH, em que se procurou incluir bairros que fossem comparáveis, com IDH pelo menos igual a 0,8, nos dois grupos, de modo a permitir comparações.

Figura 158 – Distritos incluídos na amostra. Fonte: adaptado de Sempla/Dipro. Mapa de Subprefeituras e Distritos do Município de São Paulo, 2002.

Grupos. Mulheres moradoras de bairros da periferia; mulheres moradoras de bairros centrais; homens moradores de bairros da periferia; homens moradores de bairros centrais.

(a)

(b)

Figura 159 – (a) Mulheres moradoras de bairros da periferia. (b) Mulheres moradoras de bairros centrais. Foto: autor (arquivo pessoal).

(a)

(b)

Figura 160 – (a) Homens moradores de bairros da periferia. (b) Homens moradores de bairros centrais. Foto: autor (arquivo pessoal).

Recrutamento. O recrutamento foi feito por uma empresa contratada, a Opinion Recrutamentos, com direção de Cristiane Pineschi Balzano, com base nos critérios socio-demográficos e nos filtros estabelecidos.

Local. As discussões em grupo foram realizadas em um local específico para esse tipo de dinâmica, o Coworking.eco, em Perdizes, São Paulo, com sala de espelho e recursos para a gravação e posterior transcrição dos diálogos.

Datas. 22 e 23 de maio de 2018.

Moderação. A condução das discussões em grupo ficou a cargo do administrador de empresas José Roberto Labinas Oliveira, ex-executivo na área de marketing e pesquisa de mercado e moderador profissional de grupos para várias empresas de pesquisa nos últimos dez anos. Sua participação no projeto foi voluntária.

Roteiro. Na condução dos grupos foram feitas algumas dinâmicas com os participantes, de modo a estimular a participação:

PESQUISA QUALITATIVA – ROTEIRO

1. Apresentação

- a. Apresentação dos objetivos da pesquisa, do moderador e da técnica
- b. Importância da participação individual – sem resposta certa ou errada
- c. Aviso legal da gravação e do sigilo
- d. Apresentações individuais: nome, estado civil, *hobbies*

2. Aquecimento

- a. Associações espontâneas – o que vem à mente quando se fala em andar a pé em São Paulo

3. Trajetos cotidianos – Onde anda?

- a. Vocês andam a pé em São Paulo?
- b. Com que frequência?
- c. Para ir aonde?
- d. Quanto tempo vocês gastam em média por dia?
- e. Explorar: ligações com outros modais

4. Motivações

- a. Por que vocês fazem a pé esses percursos que descreveram? (Explorar: questões financeiras, ausência de transporte individual, falta de opção, questões de saúde, praticidade, comodidade).

5. Percepções

- a. O que acham de caminhar a pé por esse percurso que descreveram?
- b. O que tem de bom em fazer esse percurso a pé? (Explorar: fruição no caminhar, exercício, aproveitar a cidade, encontrar pessoas, saúde)
- c. O que tem de ruim, ou de pontos negativos, nessa experiência? (Explorar: barreiras, dificuldades, distância, temores/insegurança, condições objetivas do trajeto – calçadas, travessias, carros etc.)

6. Ser pedestre

- a. Você gostaria de mudar o jeito de se locomover?
- b. Como você se sente sendo pedestre? (Explorar: sentimentos, emoções)
- c. O que é ser um pedestre em São Paulo?
- d. COLAGEM – Quero que vocês recortem qualquer palavra ou figura que me ajude a entender como vocês entendem essa história de ser pedestre em São Paulo
- e. Andar a pé *vs.* transporte público; andar a pé *vs.* carro

7. O caminhar ideal

- a. O que deveria ser diferente para que você caminhasse mais ou tivesse mais prazer em caminhar em São Paulo?

8. Encerra e agradece

Resultados. Todos os grupos foram gravados e transcritos. O moderador produziu um relatório a partir das transcrições e de suas análises. A seguir, veremos um sumário dos principais achados da pesquisa.

PRINCIPAIS ACHADOS DA PESQUISA

1. Associações espontâneas quando se pensa em andar a pé em São Paulo

Objetivo. Estimular os participantes a indicar, com pouco tempo para racionalização, as menções imediatas e espontâneas relacionadas ao ato de andar a pé na cidade. A dinâmica serve para explorar o chamado *top of mind*, ou seja, a primeira coisa que vem à cabeça dos entrevistados, sem tempo de filtragem racional.

Dificuldades

- Calçadas em péssimas condições, risco de acidente
- Mato, sujeira
- Moradores de rua
- Poluição sonora, barulho
- Fumaça
- Acidente, atropelamento
- Grandes distâncias, cansaço, dor no pé
- Calor, chuva

- Insegurança – principalmente no grupo de moradores da periferia
- Perigoso, medo, violência, assalto

Prazeres

- Saudável, bem-estar, emagrece, atividade física
- Qualidade de vida, foge do trânsito
- Terapia
- Economia
- Liberdade
- Detalhes, observação
- Comunicação, encontros
- Prazeroso

Comentário. As associações espontâneas apontam uma mistura de sentimentos entre a dificuldade e o prazer. Caminhar em São Paulo é difícil e cansativo mas também pode ser prazeroso, desestressante e libertador.

Alguns exemplos desse prazer evocam a valorização do encontro e da possibilidade das surpresas ao longo do caminho.

2. Motivações para se locomover a pé em São Paulo

Objetivo. Estimular os pesquisados a explicar as razões para escolher o andar a pé em parte de seus deslocamentos.

Principais resultados

- Praticidade e rapidez – ônibus demora a passar, dá voltas e enfrenta o trânsito.
- Conforto – ônibus é desconfortável pois está sempre cheio.
- Economia – transporte público é caro. Para os que possuem carro, o custo do combustível e a dificuldade de estacionamento na rua tornam inviável seu uso cotidiano.
- Saúde – andar é uma atividade física que contribui para a saúde. Pelas conversas, depreende-se que esta não é uma motivação para a escolha do modal, mas aparece como uma consequência positiva da constância do caminhar, e que

pouco a pouco vai ganhando importância na vida do pedestre e contribuindo para a continuidade da prática.

Para mim, de início, era complicado, eu preferia pegar o ônibus porque tem uma subida absurda para chegar à minha casa, mas eu acabei pegando o costume de fazer esse percurso andando, na primeira semana foi bem difícil. – *Mulher moradora de bairro central*

Em princípio eu acomodei de ir de carro, com as dificuldades financeiras passei a ir andando e como eu passo o dia inteiro sentada eu ficava sedentária, não tinha isso como objetivo, mas depois você passa a ver sua melhoria de disposição, esse benefício. – *Mulher moradora de bairro da periferia*

No começo a caminhada para mim foi ruim, eu era acostumado a andar de carro, foi complicado, mas depois seu corpo vai acostumando, vai pegando uma coisa bacana, acaba sendo prazeroso. – *Homem morador de bairro da periferia*

Comentário. O processo de tomada de decisão que leva ao andar a pé se dá com base numa combinação de dois aspectos: a praticidade e a economia. O andar a pé muitas vezes é mais rápido do que o ônibus, que ainda envolve o inconveniente da espera, e é mais barato que qualquer outra alternativa. Muitos relatos dão conta de que, uma vez iniciado o hábito de andar a pé para atingir o destino, outras sensações positivas começam a aparecer, como o prazer em olhar as mudanças na paisagem, as pequenas descobertas e até, para surpresa dos próprios pedestres, o benefício do exercício cotidiano.

3. Andar a pé – “likes”

Objetivo da dinâmica. Esmiuçar as vantagens e desvantagens de andar a pé, complementando a seção anterior que buscava a motivação para a tomada de decisão ao escolher o modal a pé.

Principais achados

- Andar evita as inconveniências do uso do transporte público, principalmente dos ônibus, como a demora da espera, o desconforto estressante da superlotação, os trajetos sinuosos e demorados, o tempo perdido no trânsito congestionado.

Eu me sinto na vantagem, o trânsito para e você passa rindo deles. – *Homem morador de bairro central*

É gostoso, você vê aquele ônibus lotado, as pessoas esmagadas e você está tranquilo. – *Homem morador de bairro central*

Você anda no seu *timing*, se eu tiver com disposição eu vou andar mais rápido, no trânsito não tem isso, os carros ficam parados. – *Mulher moradora de bairro da periferia*

No ônibus as pessoas reclamam, o ônibus lotado, o motorista que corre, andando não tem nada disso, no ônibus você está preso. – *Homem morador de bairro da periferia*

- Gera economia, pois elimina os altos custos das tarifas dos transportes públicos ou do uso de automóvel próprio.

O meu não foi por economia, mas se tornou porque eu vi que sobrava uma grana e isso é um fator que pesa. – *Mulher moradora de bairro central*

- Permite que a pessoa conheça melhor e se integre ao seu bairro e sua comunidade, descobrindo o que eles oferecem em termos de comércio, serviços, cultura, entretenimento, lazer, e a riqueza de sua diversidade arquitetônica, paisagística, cultural, racial, social, gastronômica, de estilos.

Eu aprendi a conhecer mais o meu bairro caminhando, eu adoro cafeteria e descobri que no Campo Belo tem muitas. – *Mulher moradora de bairro central*

No ônibus você não tem a mesma visão de quando você anda a pé. Eu vi que abriram uma tabacaria do lado da minha casa e eu não sabia disso, abriu um supermercado, então se você não anda você não sabe dessas coisas. – *Mulher moradora de bairro central*

A gente começa a dar valor à região onde a gente mora, a gente começa a ver coisas que a gente não viu. – *Mulher moradora de bairro central*

Tem muita gente que reclama do bairro que mora, mas tem gente que não viu o que tem de bom naquele bairro. – *Mulher moradora de bairro central*

Tem gente que prefere mil vezes sair do bairro onde mora para ir para outro porque sabe que tem coisa boa no outro bairro, mas e o nosso bairro não tem coisa boa? – *Mulher moradora de bairro central*

Você vê de tudo, os mais variados estilos, pessoas vestidas de tudo quanto é jeito. – *Mulher moradora de bairro central*

Eu vinha todos os dias para o centro e não conhecia o centro, daí eu comecei a andar e conheci, você descobre pessoas, lugares, oportunidades também, isso é um fato bem interessante, você descobre um restaurante que você não sabia que tinha ali, um açougue que vende uma carne específica. – *Homem morador de bairro central*

O contato visual que você tem com as pessoas. A sensação de ar livre. Parece que você está vivendo mais. – *Homem morador de bairro central*

Eu moro na Saúde, é um bairro urbano, mas na rua de cima da minha casa, **você passa e tem uma bananeira, um pé de mamão e tem mamão, o cara do lado tem uma galinha, isso tudo de carro ou transporte público, você não vê.** – *Homem morador de bairro central*

Eu adoro ver lojas, de carro a gente não vê nada, andando a gente vai vendo coisas, detalhes, se distraindo. – *Mulher moradora de bairro central*

- Andar é visto como uma ótima atividade física, que ajuda a relaxar e a ter mais concentração. Por oposição, no metrô ou ônibus há quem se incomode com a proximidade excessiva, o que impede a pessoa de relaxar.

Você já faz a caminhada, eu vi o resultado depois de um tempo, tem um benefício grande, não de parte física, mas de condicionamento, de você conseguir correr e não ficar com a língua para fora. – *Mulher moradora de bairro central*

No transporte público as pessoas colocam som alto, as pessoas encostam em você, isso irrita. Não é bom, o metrô ainda é melhor do que o ônibus, **o ônibus nunca é bom em momento nenhum, mesmo vazio é ruim. É sujo, barulhento e quando está calor aquilo vira um forno.** O trânsito é o pior, as horas vão passando, você tem vontade de descer. – *Homem morador de bairro central*

No ônibus as pessoas falam alto, brigam no telefone, eu acho horrível. – *Mulher moradora de bairro da periferia*

Eu não tenho o hábito de fazer atividade física, então foi uma forma de movimentar, a caminhada virou uma rotina. – *Mulher moradora de bairro da periferia*

- Andar a pé permite relaxar, pensar, concentrar-se.

A sua cabeça fica mais aberta. Funciona melhor. **Você fica mais com você mesma.** É mais fácil de concentrar-se. É um bom momento para pensar. – *Mulher moradora de bairro central*

Às vezes você não está muito legal e quer chorar, dentro do ônibus não dá, é estranho, andando você chora à vontade. – *Mulher moradora de bairro da periferia*

Você acaba refletindo, desestressando, para pensar nas coisas, caminhando você areja as ideias. **As melhores reflexões da minha vida, eu tirei caminhando.** O corpo age de maneira diferente, o sangue circula e faz com que você pense melhor. – *Homem morador de bairro central*

No metrô a gente fica reparando nas pessoas. Tem gente vendendo coisas. **A gente fica olhando as pessoas e quando você está caminhando é só você e Deus.** E você fica mais apreensiva dentro de metrô e ônibus, a gente fica contando as estações para poder descer. – *Mulher moradora de bairro central*

- Ajuda a otimizar o tempo, possibilitando resolver pendências e compromissos no caminho – como compras, pagamento de contas etc. Em alguns casos, o andar a pé ajuda até a resolver questões de trabalho.

Otimiza um pouco o tempo na questão de coisas que você precisa fazer, você desce do ônibus, passa no açougue, passa na perfumaria, passa na farmácia, passa no mercado. – *Mulher moradora de bairro central*

Como eu trabalho com vendas, se eu pegar um ônibus para ir para o próximo cliente, nesse percurso pode ter outros clientes que eu posso tentar fazer uma abertura. – *Homem morador de bairro central*

Você pode resolver coisas andando, falar com alguém ao telefone, um cliente, a namorada. Você pode parar para comer. Parar para ir à farmácia. – *Homem morador de bairro central*

Eu trabalho em uma rua bem movimentada, com comércio de todos os tipos, aí eu passo na quitanda, no açougue, se você está de carro você tem que achar lugar para parar. Eu acho que andar estimula a memória porque você começa a lembrar de coisas que você precisa. Você vai resolvendo as coisas do dia a dia. Caminhando você não fica olhando para celular, você consegue desligar mais e fazer a sua cabeça funcionar para as outras coisas. – *Mulher moradora de bairro da periferia*

- Aumenta a sensação de liberdade
- Gera oportunidades de contato e de encontros entre as pessoas

Na correria do dia a dia, sempre tem um tempinho, “me liga depois, manda um whatsapp”, mas **naquela caminhada você troca meia dúzia de palavras, é muito bom encontrar as pessoas.** – *Mulher moradora de bairro central*

Se você está em um meio de transporte público, as pessoas se fecham, na rua é diferente, você para pra comprar uma coisa e já pode conhecer alguém ali, na padaria, na loja, **eu tenho a impressão que as pessoas estão mais abertas na rua. [No transporte público] parece que as pessoas têm uma armadura, elas sentam e ficam retraídas.** O transporte público é desconfortável, na rua a pessoa está mais relaxada. – *Homem morador de bairro central*

Comentário. Se a escolha do andar a pé tem um componente claramente racional, uma vez que ela foi tomada, o ato de andar cotidianamente passa a ser associado a uma série de atributos positivos. A saúde física é um deles, mas há muitas verbalizações de sensações pouco mensuráveis, mas claramente prazerosas: a sensação de controlar o próprio ritmo, de poder fazer pequenas escolhas de roteiros, de estar aberto para encontrar pessoas e pequenas surpresas ao longo do trajeto.

Finalmente, como vimos, existe uma narrativa muito poderosa que está ligada à sensação de poder desligar-se por alguns instantes dos compromissos prementes. O celular, que é fonte de comunicação constante, chega a ficar desligado durante a caminhada, por prudência ou vontade, o que permite momentos pouco comuns de solitude e reflexões.

4. Andar a pé – “dislikes”

- Calçadas com grande variedade de problemas:
 - pisos danificados, buracos, lixo, mato, excrementos, raízes de árvores danificando o piso
 - desniveladas, irregulares, com muitos degraus e rampas
 - muito estreitas, não comportam o fluxo de pessoas
 - bloqueios totais ou parciais: árvores e postes, portões de garagens, entulho, obras inacabadas, carros estacionados em cima da calçada, mesas de bares e restaurantes, camelôs, bancas de jornal, expositores de lojas, pontos de ônibus, moradores de rua, ciclistas, fiação rompida

Tem muitas pessoas que se acidentam nessas calçadas que são terríveis, muitos buracos, são verdadeiros obstáculos. – *Mulher moradora de bairro da periferia*

Eu tenho dificuldade quando a rua tem descidas porque às vezes tem degrau, você tem um pedaço que tem que andar pela rua. – *Mulher moradora de bairro central*

Tem calçada que tem uns degraus enormes, parece que você está em uma montanha. – *Homem morador de bairro da periferia*

As lojas têm seu espaço, mas pegam um pouco da calçada, você tem que sair da calçada e ir para a rua. Com caixas de sapatos, caixa de som, com tudo. – *Mulher moradora de bairro central*

Bar que avança para a calçada, daí você não passa, você tem que ir para a rua, sábado à tarde na região da Paulista, você não anda na calçada. – *Homem morador de bairro central*

Tem ruas que não têm calçada. As casas avançam e tomam conta da calçada. Tem muitas casas que ficam rente ao meio fio. – *Homem morador de bairro da periferia*

- Dificuldade de travessia de ruas e avenidas movimentadas devido a:
 - semáforos de pedestre muito demorados para abrir e muito rápidos para fechar
 - semáforos quebrados
 - falta de local apropriado para atravessar, com faixa de pedestre ou semáforo de pedestre
 - desrespeito dos carros com os pedestres

Às vezes o semáforo demora muito para o pedestre, a gente tem que passar para um lado, depois para o outro e isso em 10 segundos, se for uma senhorinha de 70 anos ela vai parar no meio. – *Mulher moradora de bairro central*

Nem faixa de pedestre eles não respeitam, o certo seria a gente parar na faixa e o carro parar, no interior é assim. – *Mulher moradora de bairro central*

Para atravessar uma rua, se não tem um farol, esquece, você não vai conseguir atravessar, é bem difícil hoje. Às vezes você está na faixa de pedestre e você espera que os carros vão parar mas eles não param. – *Homem morador de bairro central*

Às vezes tem aquele farol de 3 fases, você fica 10 horas lá. Para o negócio fluir o planejamento do transporte público e do pedestre tem que andar em sintonia. O planejamento da calçada, com as ruas, porque tem lugar que é estranho, para um lado tem faixa, para o outro não, parece que não é pensado no pedestre. – *Homem morador de bairro central*

- Na periferia esses problemas se agravam, sobretudo no interior dos bairros.

Na periferia é tudo muito difícil, não tem faixa, não tem farol, não tem respeito, é diferente do centro. A calçada nesses bairros centrais são boas, tem farol, tem sinalização. Onde eu moro se chover o farol não funciona, faixa de pedestre é uma aqui e outra a perder de vista. A educação eu acho diferente, no centro eles dão licença para você passar, dão preferência para o pedestre, na periferia não. – *Mulher moradora de bairro da periferia*

[Faixa de pedestre] Nas avenidas principais, sim, entrou para o bairro não tem mais nada, faixa apagada. No bairro tem muitas dificuldades com motoristas, eles não respeitam. – *Homem morador de bairro da periferia*

É totalmente diferente, o pessoal cuida em alguns bairros, não dá para comparar um bairro Cachoeirinha com o Morumbi. – *Homem morador de bairro da periferia*

- A sensação de insegurança, violência e medo de assalto é constante, mas parece ser maior na periferia, à noite ou muito cedo. A percepção das pessoas é de que a chance de serem assaltadas é maior quando estão paradas no ponto de ônibus do que quando estão se locomovendo a pé. Para as mulheres, a questão do assédio surge naturalmente. Ela é mais sentida dentro dos transportes, no ônibus, metrô ou trem, pois não é possível afastar-se, o que não ocorre quando estão na rua.

O medo de ser assaltada, medo de sair e não chegar ao seu caminho, ou chegar sem a bolsa, porque depende do lugar que você anda, se tiver uma pessoa atrás de você, você já fica meio com medo de ser roubada. – *Mulher moradora de bairro central*

Eu estava subindo uma rua outro dia e veio um cara com uma moto, fiquei com muito medo, mal conseguia respirar, no fim era só um entregador de pizza que parou em um prédio. – *Mulher moradora de bairro central*

Eu tenho medo de ônibus lotado, sem contar com o assédio, tem gente que faz sem querer, mas tem gente que faz de propósito. – *Mulher moradora de bairro central*

Eu prefiro caminhar a entrar em um metrô no horário de pico.– *Mulher moradora de bairro central*

Eu voltava tarde, descia quase no último metrô, no trajeto para minha casa, se tinha uma mulher andando na minha frente, eu tinha a sensação de que ela estava com medo de mim, por conta do horário, ela ficava dando umas olhadinhas, é ruim a pessoa ter medo de você. – *Homem morador de bairro central*

Quase todos os dias eu ouço relato de vizinhos que foram assaltados no ponto de ônibus, os ladrões já sabem que sempre tem gente parada ali, a gente que está andando é mais difícil. – *Mulher moradora de bairro da periferia*

Ponto de ônibus é campeão. Eles procuram muita gente, muvuca. Eles procuram facilidade e não o cara que está andando, o cara pode sair correndo. – *Homem morador de bairro da periferia*

- Condições adversas de relevo e clima: calor, frio, chuva, relevos acidentados, ladeiras íngremes, longas distâncias

Aqui em São Paulo o que dificulta bastante é a distância das coisas, **se as coisas fossem mais perto e se as pessoas escolhessem as coisas mais próximas, daí seria mais viável andar.** – *Mulher moradora de bairro central*

Aqui em São Paulo tem muitas descidas e subidas, isso acaba dificultando um pouco, eu morei em outra cidade que era plana e eu andava muito, era prazeroso porque as ruas eram todas planas e as quadras eram do mesmo tamanho, não era como são aqui. – *Mulher moradora de bairro central*

- Principalmente nos bairros de periferia, mas também na zona central, os caminhos são poucos atrativos, sem comércio, com ruas pouco ou nada arborizadas, o entorno é descrito como feio, com muita fiação nos postes, poluição visual, pichações, prédios malcuidados

Eu gosto de caminhar por um bairro arborizado, eu me sinto melhor, mas nunca é assim. – *Mulher moradora de bairro central*

Uma coisa que te deixa um pouco assim também é esse monte de fios, fios caindo, eu acho muito feio. – *Mulher moradora de bairro central*

Eu acho que eu caminharia muito mais feliz nos Jardins do que no centro da cidade. Se fosse visualmente mais limpo as pessoas seriam mais motivadas a apreciar, você poder ver os prédios, aqui a gente tem lugares maravilhosos, no centro tem prédios lindos, mas são sujos, não têm cuidado e eu acho que isso influencia muito, você não quer caminhar no centro e ficar sentindo aquele cheiro de xixi, de esgoto. – *Mulher moradora de bairro central*

- Desconforto ao caminhar de sapato, com mochila pesada, e chegar suado ao destino

O desconforto é grande, você caminhando de sapato, já complica. Eu sempre tenho que estar de roupa social, você já chega suado no lugar. – *Homem morador de bairro da periferia*

- Poluição, fumaça, poluição sonora, barulho dos carros, buzinas, região comercial com muitas lojas barulhentas

Na região que eu estou tem uma rua cheia de lojas, aí fica aquela guerra de quem vai vender mais, os caras ficam gritando com microfone falando das promoções, gente entregando papel o tempo inteiro e gritando, isso é algo que incomoda bastante. – *Mulher moradora de bairro central*

Comentário. A lista de fatores desagradáveis (“*dislikes*”) do andar a pé é extensa e comporta uma gama grande de temas. Quando assumem o papel de pedestres, as pessoas experimentam fisicamente uma miríade de sensações desagradáveis oriundas da interação de seu ato individual – o andar – com a paisagem urbana, que inclui as pessoas, a infraestrutura, fios, sujeira, lixo, os carros, entre outros fatores.

A calçada é o item que mais concentra e condensa a qualidade dessa experiência. É nelas que estão os buracos, o lixo, as outras pessoas, as lojas. A ausência de calçadas é mencionada com mais frequência pelas pessoas que moram nas periferias, e o contraste com a situação do Centro é verbalizado clara e explicitamente.

O relevo revela-se particularmente importante. As ladeiras parecem ser uma característica associada à própria cidade e geram grande desconforto para serem transpostas a pé, seja pelo esforço, seja pelo inconveniente dos degraus, que muitas vezes obrigam os pedestres a andarem pela rua.

Uma pequena surpresa para esta pesquisa é a importância dada a fatores que normalmente não são citados entre os problemas da caminhabilidade, como o aspecto sensorial da experiência do caminhar. O cheiro, por exemplo, parece ser um item muito mais importante do que se podia prever. Esgoto ou urina parecem ter tanto poder de desestimular uma caminhada quanto a presença de buracos nas calçadas.

Boa parte dos comentários refere-se à relação com os carros. O desrespeito ao pedestre é quase uma premissa. As pessoas já sabem que os carros não vão parar, mesmo na faixa, e estabelecem suas estratégias de sobrevivência. Mais uma vez, as dificuldades de atravessar a rua (ausência de faixa, comportamento agressivo dos motoristas de carros, sinais demorados) parecem ser acentuadas na periferia.

De partida, já é possível estabelecer o nexos entre políticas públicas (ou falta de) tomadas ao longo dos últimos anos e até com a falta de fiscalização, que poderia incidir sobre questões já regulamentadas, como a qualidade do pavimento, o que parece não acontecer.

5. O caminhar ideal. “O que deveria ser diferente para que você caminhasse mais ou tivesse mais prazer em caminhar em São Paulo?”

Objetivo da dinâmica. Estimular as pessoas a soltarem-se das amarras da realidade e projetarem uma situação de caminhada mais prazerosa.

Principais achados

- Planejamento urbano pensado em função das necessidades do pedestre, com lugar para o carro, a bicicleta, o transporte público
- Ruas planas, bem planejadas
- Ruas arborizadas
- Ruas e calçadas sem fiação aparente
- Ruas bem iluminadas à noite
- Ruas silenciosas
- Ar puro, sem poluição ou mau cheiro
- Lugar seguro, sem assédio ou violência
- Crianças brincando nas ruas
- Clima temperado, nem frio e nem quente
- Calçadas em boas condições, amplas, limpas, niveladas, sem buracos e obstáculos, acessíveis a todos
- Bebedouros públicos
- Banheiros públicos
- Lixeiras bem conservadas
- Museus, parques, monumentos, arquitetura bonita, cultura, história
- Morar perto do emprego
- Problemas sociais resolvidos, sem mendigos ou moradores de rua
- Motoristas educados que respeitam os pedestres
- População educada, civilizada, tranquila, que respeita o outro e o bem público

É complicado a gente querer que tenha bebedouro, banheiro, tudo está dentro da educação, não adianta colocar e as pessoas irem lá e quebrar, tudo está envolvido com a educação. – *Homem morador de bairro central*

Eu acho engraçado o comportamento da pessoa no ambiente, no bairro ela tem um comportamento, na Paulista ela tem outro comportamento. As pessoas que andam na linha vermelha do metrô é de um jeito, quando o metrô para, ela não espera as pessoas saírem, ela vai entrando, agora essa mesma pessoa, se ela vai para a linha amarela, ela respeita, fica paradinha, espera as pessoas saírem. A pessoa deveria fazer o ambiente e não o contrário. – *Homem morador de bairro da periferia*

Comentário. A dinâmica “O andar ideal” visava entender as aspirações mais candentes e não necessariamente práticas. No entanto, revendo a lista dos elementos que tornariam o andar uma atividade melhor, é possível dizer que há uma série de aspirações absolutamente práticas. Trata-se de fazer funcionar as estruturas que muitas vezes já existem, tal como as calçadas. O pedestre imagina-as limpas, desobstruídas, sem degraus, sem buracos. E, na lista de amenidades que poderiam tornar o andar ainda mais agradável, é possível ver itens absolutamente triviais como bebedouros, lixeiras, banheiros. Da mesma maneira, o sonho de ruas mais amigáveis passa por motoristas de automóveis que respeitem o pedestre, ilustrando a imagem com crianças que podem brincar na rua. Não é muito diferente do que já existe em outros lugares, onde as experiências de ruas completas, ou os *woonerfs*, que vimos no capítulo 1, permitem visualizar um presente onde nossos pedestres visualizam um futuro.

6. Dinâmica adicional. O desenho dos trajetos dos pedestres

No segundo dia das dinâmicas, após conversa com o moderador, decidimos incluir mais uma dinâmica para tentar concretizar ainda mais as narrativas dos pesquisados. Eles foram instruídos a desenhar o trajeto que percorreram até chegar ao local das discussões em grupo e apontar as coisas boas e ruins que encontraram no caminho. O resultado nos dois grupos foram desenhos que parecem reforçar as narrativas. São linhas de trajeto que apontam os lugares mais relevantes de seu percurso, confirmando e tornando ainda mais concretos os exemplos de prazeres/desprazeres.

3.4 ANDAR A PÉ EM SÃO PAULO. CONCLUSÕES A PARTIR DAS PERCEPÇÕES DOS PEDESTRES

A pesquisa qualitativa mostrou-se uma técnica muito eficaz para gerar observações e *insights* sobre o ponto de vista das pessoas que andam a pé na cidade e, especificamente, para as questões relativas a esta tese – o andar na fronteira entre a mobilidade e a fruição. Algumas delas parecem confirmar hipóteses levantadas no início da pesquisa, enquanto outras suscitam novas hipóteses que merecerão investigação posterior. É importante

lembrar que qualquer conclusão de um estudo qualitativo serve como ponto de apoio para novas investigações que podem ser quantitativas. Entretanto, diante da profundidade das discussões em grupo e da existência de vários dados quantitativos obtidos através de outras fontes, as conclusões podem ser tomadas como “direções” que exprimem determinadas atitudes ou percepções diante do andar a pé em São Paulo.

Figura 161 – Rua Itapeva, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

A seguir, apresentamos uma lista das principais conclusões a que chegamos a partir das discussões em grupo.

3.4.1 A DECISÃO DE ANDAR A PÉ PARA O DESLOCAMENTO COTIDIANO É TOMADA RACIONALMENTE, NUMA COMBINAÇÃO DE ATRIBUTOS COM PESOS VARIÁVEIS COMO ECONOMIA, CONVENIÊNCIA E PRATICIDADE

Figura 162 – Pedestre atravessando na faixa na rua Vupabussu, zona oeste de São Paulo, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Várias pessoas entrevistadas possuíam pelo menos um automóvel e tinham condições econômicas de utilizar transporte público cotidianamente. Mesmo assim, optavam por fazer parte de seus deslocamentos a pé.

A decisão não parece fruto do acaso, ao contrário, os entrevistados verbalizaram claramente os argumentos que os levam a tomar essa decisão, num processo racional que envolve, basicamente, uma combinação entre praticidade e economia. O desconforto potencial de cada caminhada entra como um fator de ponderação na decisão, que pode ser alterada dependendo das condições específicas do dia, como chuva ou o tamanho da bagagem, por exemplo.

A comparação entre o andar a pé e os diversos meios de transporte, do ponto de vista dos próprios pedestres, pode ajudar a entender esse processo de escolha.

Andar a pé vs. transporte público

Em percursos regulares relativamente curtos, de até 1km²⁷, aproximadamente, a escolha pelo caminhar é muitas vezes a mais simples.

O uso do transporte público, principalmente o ônibus, implica espera (em pontos de ônibus que muitas vezes não oferecem segurança e conforto, como detalhado na descrição da pesquisa), longos deslocamentos até o ponto e o próprio trajeto das linhas de ônibus, que com frequência “dá muitas voltas” até um destino aparentemente próximo.

O ônibus ainda tem o inconveniente de estar muitas vezes lotado, o que obriga ao contato físico e à proximidade, que são vistos como desconfortáveis. Com relação ao custo, a economia em transporte público parece ser mais sentida quando tomada no conjunto dos dias em que se evita o gasto.

Andar a pé vs. carro

O uso do automóvel gera custos operacionais e dificuldades logísticas. Mesmo quem possui carro, muitas vezes opta por deixá-lo em casa por conta do custo do combustível ou do estacionamento no destino. A dificuldade de achar vaga contribui também

²⁷ O cálculo de distâncias percorridas não é preciso, mas uma inferência a partir dos relatos dos tempos gastos nos deslocamentos. Tomamos uma média de 1 km a cada 15 minutos, que é costumeiramente referido como o tempo possível num ambiente urbano (4 a 5 km por hora), e multiplicamos pelos tempos declarados de deslocamento, entre 30 e 60 minutos ida e volta. Como explicado na metodologia, um dos critérios para a seleção de participantes dos grupos era justamente um deslocamento a pé cotidiano mínimo de 20 minutos/dia em no mínimo 4 dias da semana.

para a escolha do pé como meio de transporte em pequenos deslocamentos. Muitas pessoas também relatam um complicado processo de tomada de decisão para escolher como será a utilização cotidiana do carro da família. Uma hipótese que parece encontrar respaldo nos dados quantitativos das pesquisas de transporte é que o homem tende a ficar com o carro no dia a dia, exceto em situações especiais: uma visita, uma ida ao médico, pegar crianças. Outra hipótese é uma decisão baseada na conveniência, ou seja, no gasto de tempo no trânsito e na despesa com estacionamento e combustível.

Uber

O uso de serviços de transporte compartilhados e aplicativos aparece espontaneamente entre os grupos. O Uber, especificamente, parece ser usado como sinônimo da categoria e também faz parte do rol das escolhas das famílias.

Aparentemente, o seu uso acontece em situações especiais: para “uma balada”, em que se dividem os custos com amigos, para “uma visita à casa da mãe ou da sogra” num final de semana e, principalmente, quando os pais ou mães estão levando crianças ou têm que carregar coisas pesadas. Nessas ocasiões, o gasto extra com o transporte parece ser justificado como um recurso para melhorar o conforto e a segurança do percurso e, às vezes, até como uma pequena extravagância. A julgar pelos primeiros números da pesquisa OD 2017, esse modal de transporte parece estar começando a ocupar uma fatia importante dos deslocamentos, sejam os principais, sejam os secundários, no lugar do ônibus ou do próprio pé.

3.4.2 AS DIFICULDADES E BARREIRAS NO CAMINHAR ENGLOBAM ASPECTOS FÍSICOS, SOCIAIS E O CONTEXTO DOS BAIRROS. MUITAS DESSAS DIFICULDADES PODERIAM SER FACILMENTE SANADAS APENAS COM O CUMPRIMENTO DA LEGISLAÇÃO

Figura 163 – Calçada com degraus no Bexiga, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Andar a pé pelos bairros da cidade é uma experiência que gera muitos dissabores: de um lado, há os problemas ligados à infraestrutura do andar, como calçadas, degraus, iluminação, árvores, subidas e descidas; de outro, há os conflitos com os motoristas de automóveis, motos e ônibus; e, finalmente, há as questões relacionadas à sensação de insegurança e ao temor da violência.

Se alguns desses problemas encontram raízes profundas nas questões sociais brasileiras, outros poderiam ser evitados apenas pelo cumprimento da legislação, principalmente aquela que regula a qualidade da infraestrutura básica para o andar, como as calçadas e a legislação do trânsito.

A legislação em vigor já prevê punições para calçadas com piso irregular, degraus, obstáculos e, claro, para os motoristas que desrespeitam a lei. Evidentemente, a percepção dos pedestres é de que essas leis simplesmente não são cumpridas.

Figura 164 – Calçada no Jardim Paulistano com mesas de padaria, sem espaço de passagem para o carrinho de bebê, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

3.4.3 O ANDAR A PÉ GERA EXPERIÊNCIAS MUITO PRAZEROSAS, MESMO PARA QUEM ANDA EM LUGARES MAIS PRECÁRIOS

Figura 165 – Jovens relaxando na calçada na rua Bandeira Paulista, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Há basicamente duas categorias de prazeres narrados pelos pesquisados.

A primeira diz respeito à relação de cada um consigo mesmo. Trata-se do prazer físico do andar, da constatação de estar exercitando-se, mas também do prazer íntimo de desligar-se das obrigações diárias, de poder controlar o próprio ritmo, o trajeto e as paradas a seu bel-prazer.

A segunda “família” de prazeres diz respeito à relação com a cidade. A paisagem urbana é responsável por amplificar (ou negar) o prazer da caminhada. Nos bairros centrais, é comum o relato de alguém que, andando, se dá conta de estar em meio a “prédios bonitos”.

Figura 166 – Centro Cultural Banco do Brasil no centro de São Paulo, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Nos bairros periféricos, os relatos detalhados de cada trajeto cotidiano, mesmo numa situação de relativa precariedade, sempre destacam algo de positivo ou que gerou interesse durante uma caminhada. Em um deles, o único ponto alto do trajeto a pé era a presença de uma banca de venda de salgados, no meio da calçada, com alguns banquinhos. A singela presença da “Tia do Salgado” era, no dizer desse homem, responsável por melhorar a experiência de andar a pé no bairro. Em outros casos, os relatos também destacam aspectos mais líricos, como uma pracinha que parece estar mais bem cuidada, ou a surpreendente presença de árvores frutíferas que um morador da periferia relata ter encontrado em seu caminho diário.

A surpresa, ou a possibilidade de encontrar coisas diferentes, porém, é um motivador para a maior parte dos pesquisados, que relatam com prazer a descoberta de um comércio novo, ou o encontro com algum vizinho. As mulheres parecem ir além, encontrando no percurso a pé soluções para as tarefas do dia a dia. Uma lojinha nova, uma vitrine com uma “roupinha”, seja no Centro ou na periferia, são muito apreciadas. As ruas de comércio trazem novidades e são citadas como prazerosas²⁸.

Mesmo um desvio pré-programado gera algum prazer, o de resolver um problema, como “dar uma passada no açougue” antes de ir para casa. O desvio parece ser justificado e não é visto como um custo de caminhar uma distância maior e sim como uma vitória por resolver um problema sem o inconveniente de ter que programar uma saída só para isso.

3.4.4 ANDAR A PÉ NA PERIFERIA E NAS REGIÕES MAIS CENTRAIS DA CIDADE SÃO EXPERIÊNCIAS BASTANTE DIFERENTES.

Os problemas sentidos por quem anda a pé pela cidade são, de modo geral, muito diferentes. A percepção de moradores da periferia sobre o andar a pé demonstra que os mesmos problemas que afligem qualquer pedestre têm intensidade nitidamente maior do que nos bairros centrais.

Se nos bairros centrais os relatos são de calçadas malcuidadas, na periferia isso se agrega à própria falta de calçadas, ou às invasões e “puxadinhos” que avançam pela área pública até encontrar com os postes ou o meio-fio.

Diferença análoga acontece em relação ao comportamento de motoristas. Nos bairros centrais, a crítica é que não param nas faixas de pedestre; nos bairros periféricos a visão é muito pior: motoristas que andam muito acima do limite permitido, em ruas estreitas, sem calçadas, sem radares, sem semáforos e sem faixas para os pedestres.

²⁸ Em linha com essa afirmação, é possível notar no PDE 2014 incentivo à fruição do térreo, ao uso misto e, principalmente, à fachada ativa, que procura justamente emular o prazer e a proteção de andar por áreas onde haja lojas e estabelecimentos comerciais que se relacionam com a rua.

Figura 167 – Calçada no Jardim Damasceno, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Figura 168 – Calçada na Vila Olímpia, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

A diferença de intensidade nos problemas relatados é tão grande, que é razoável supor que a questão do andar a pé na periferia talvez seja de outra natureza. Essa outra questão merece ser investigada mais a fundo, mas parece envolver o próprio processo histórico que levou ao modelo de urbanização dos bairros periféricos, onde o loteamento particular – e muitas vezes informal – criou uma situação urbana inadequada para o convívio entre automóveis e pessoas. A isso, pode-se somar também um aspecto social, que diz respeito à vida cotidiana em ambientes desenraizados, sem a sensação de pertencimento.

Um exemplo foi citado por uma das participantes do grupo de periferia, ao destacar que as mesmas pessoas talvez se comportassem de maneira diferente quando estavam em casa, na periferia, ou no centro da cidade de São Paulo. Para ela, “o mesmo motorista dirige de maneira diferente e passa a respeitar os pedestres, ao contrário do que faz lá perto da casa dele”. Tal hipótese não poderá ser investigada nesta tese, mas certamente está ligada ao processo de urbanização das periferias da cidade e à informalização de regulações urbanísticas, abordados indiretamente no capítulo 2.

Outro exemplo dessa precarização diz respeito às relações com o poder público. Um morador de bairro periférico narrou uma situação em que não conseguiu ajuda para resolver um problema no bairro. Enquanto ele tem que “ligar para o 156” sem resposta, “o pessoal que mora em bairros ricos pode encontrar com o secretário e pedir as melhorias”. A propósito, o uso de canais de comunicação oficiais com a prefeitura chega a gerar algum tipo de exasperação entre os membros dos grupos de mulheres, principalmente por parte de uma moradora da periferia, que contou ter tentado vários contatos para reclamar da velocidade dos carros em determinada rua sem nunca ter tido uma resposta.

A relação com o poder público muitas vezes se reveste de ares de confronto. Um morador de bairro periférico relatou uma história interessante em que os moradores de uma rua se reuniram para instalar lombadas a fim de evitar que os motoqueiros corressem demais. A prefeitura removeu as lombadas. Os moradores as refizeram. A prefeitura retirou de novo. Os moradores as refizeram. Nesse ir e vir, parece que estamos indiretamente assistindo a um embate entre a lei e a prática cotidiana da periferia, que talvez não veja parte de suas demandas representadas – ou sequer acolhidas pelo poder público.

3.4.5 HOMENS E MULHERES TÊM MUITAS SEMELHANÇAS E ALGUMAS DIFERENÇAS IMPORTANTES NA PERCEPÇÃO DOS PROBLEMAS E PRAZERES DO ANDAR A PÉ, LIGADAS PRINCIPALMENTE À INSEGURANÇA.

A análise das discussões em grupo permite inferir que homens e mulheres vivem realidades diferentes no que tange a vários aspectos da experiência de andar a pé na cidade.

Figura 169 – Pedestre caminhando no bairro Parada de Taipas, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Horários a evitar

Existe uma percepção generalizada de que a cidade é violenta e perigosa tanto entre homens como entre mulheres. Entretanto, o temor de andar a pé assume expressões distintas entre os dois grupos.

As mulheres entrevistadas acreditam que de noite, de um modo geral, são maiores os riscos de violência, assalto e assédio. Para lidar com isso, elas desenvolvem várias estratégias. A primeira é simplesmente evitar sair a pé após o pôr do sol. A segunda estratégia é andar em grupos. Há também uma noção de não chamar a atenção, “não dar bobeira” e guardar o celular.

A noite também traz dissabores – e temores – para os homens. O maior medo é o do assalto violento. Vários dos entrevistados já foram assaltados em algum momento da vida, normalmente quando andavam a pé de noite.

A percepção de insegurança para os homens, porém, não se restringe ao medo do assalto. Há também o medo da polícia. Vários entrevistados relatam um momento em que foram abordados por policiais na rua. Alguns dizem que isso acontece até cotidianamente,

o que os instiga a nunca esquecer o “RG” quando saem de casa. Um homem conta bem-humorado que ele deve ser mais revistado aos finais de semana porque está de “bermuda e sandália”, ao contrário dos outros dias, em que anda “mais arrumado” e nos quais nunca foi parado.

O receio de ser abordado de maneira violenta se transforma numa quase certeza para os entrevistados negros. Não será coincidência que os relatos mais veementes das batidas policiais, acompanhadas de xingamentos e ofensas, venham deles. Estar na rua à noite, caminhando, pode ser a senha para serem parados pela polícia. “Fui confundido com um assaltante porque estava levando a impressora de um escritório para o outro, do lado da rua. Meu chefe me salvou e explicou que eu estava trabalhando”, conta um deles, morador da periferia.

Lugares a evitar

O medo das mulheres em relação ao assédio é evidente. O tema faz parte do cotidiano delas e é abordado de maneira quase natural, como se fosse uma questão com a qual é preciso aprender a conviver, inevitavelmente. Andar a pé sozinha atrai olhares, comentários e ofensas, principalmente de quem passa de carro. O maior temor, porém, são os lugares onde se fica parado na rua. Há que evitar alguns deles e, principalmente, tomar cuidado no transporte público. As mulheres se preparam para os problemas que virão: “Eu nunca fico de costas para um homem no metrô ou no ônibus, para não dar bobeira. Quando acontece de ficar perto, fico de frente, olhando”.

Figura 170 – Pedestres em ponto de ônibus ao lado da estação Barra Funda do metrô, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Assim como o interior do transporte público, o ponto de ônibus parece ser o lugar onde tanto homens como mulheres se sentem mais vulneráveis: “parado, você é um alvo fácil, andando, é mais difícil acontecer assalto”, relata uma moradora da periferia. Pontos de ônibus são vistos como propícios a esse tipo de ocorrência, o que deixa as pessoas de prontidão quando esperam pelo transporte, principalmente entre as que moram na periferia. Vários entrevistados narraram ocorrências que presenciaram ou sofreram nos pontos de ônibus, nas primeiras horas do dia ou à noite, envolvendo assaltantes em carros ou motos.

Os resultados são amplamente corroborados por dados quantitativos de pesquisas existentes. Segundo pesquisa realizada em quatro países pelo instituto YouGov²⁹, 86% das mulheres brasileiras já sofreram violência sexual ou assédio em espaços públicos, 50% já foram seguidas e 44% tiveram seus corpos tocados. Num paralelo com o que ouvimos na pesquisa qualitativa, entre 68% e 70% das mulheres têm mais medo de serem assediadas ao andar pelas ruas, ao sair ou chegar em casa depois que escurece, e no transporte público.

3.4.6 A PERCEPÇÃO DE “SER PEDESTRE” NÃO ESTÁ NECESSARIAMENTE ASSOCIADA A ATRIBUTOS NEGATIVOS ENTRE AQUELES QUE SÃO OBRIGADOS A CAMINHAR PARA SE LOCOMOVER. PELO CONTRÁRIO, O ATO DE CAMINHAR NA CIDADE EVOCA MUITAS SENSações POSITIVAS

Figura 171 – Calçada no Jardim Paulista, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

²⁹ Disponível em: http://actionaid.org.br/na_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos/. Acesso: 9 fev. 2019.

Ao contrário da hipótese inicial deste autor, “ser pedestre” em São Paulo não traz, *a priori*, conotações negativas e chega a causar impressões muito positivas entre a maior parte dos entrevistados. A hipótese se baseava nas narrativas descritas durante os capítulos anteriores, em que era possível ver uma construção cultural do culto ao carro e uma desvalorização social de quem era obrigado a andar a pé.

O andar a pé, ainda que seja, de início, uma escolha forçada pelas circunstâncias, ganha novos contornos com o tempo. Para começar, é visto como saudável por grande parte dos entrevistados, principalmente as mulheres, que enfatizam até a preocupação com a forma física e sua manutenção. Andar a pé é visto como uma atividade que traz prazer físico. Um dos participantes relatou com prazer a perda de peso decorrente da decisão de trocar um longo trajeto, antes feito de carro, por trechos a pé combinados com o transporte público entre seu bairro, a Vila Nova Cachoeirinha, e o destino – “no início, andar era um suplício, hoje acostumei”.

Há também um interessante componente de relaxamento presente no andar a pé, relatado tanto por quem mora na periferia como por moradores das regiões centrais. O momento em que a pessoa está caminhando, para ir ou vir, é acompanhado de sensações prazerosas se o lugar não é considerado perigoso ou tenso. Fala-se em “desligar”, “fugir do celular”, “ter um momento sozinha para pensar” e até em resolver problemas: “estava andando e – pum!, tive uma ideia para resolver um problema no trabalho”.

Nesse conjunto de percepções positivas, porém, o carro não é visto como uma oposição. Ao contrário, ele é tanto uma presença natural na cidade como um objeto de desejo. Em nenhum grupo surgiu qualquer comentário que contestasse o espaço ocupado pelos automóveis ou sua prioridade.

Mesmo quando se fazem críticas à largura das calçadas, à ausência de faixas de pedestre ou ao comportamento dos motoristas, em nenhum momento a solução proposta passa por um desafio mais conceitual ao predomínio do automóvel. Trata-se, apenas, de garantir o direito do pedestre a não ser atropelado, sem que isso implique a contestação do poder ou do valor do carro. O carro, ao contrário, aparece às vezes como a possibilidade de um deslocamento mais confortável, principalmente em dias de chuva ou sol intenso – “ai, se eu estivesse de carro agora...”.

3.4.7 A PERCEPÇÃO DOS PEDESTRES SOBRE SEUS PERCURSOS COTIDIANOS PERMITE FAZER INFERÊNCIAS SOBRE DECISÕES URBANÍSTICAS E DE MOBILIDADE TOMADAS NO PASSADO

Em nosso estudo, as narrativas das pessoas sobre o ato de andar na cidade jogam luz tanto sobre a cidade que foi sendo construída como sobre as consequências das decisões tomadas no passado – às quais, portanto, é possível ligar algumas das condições de caminhabilidade de hoje.

Figura 172 – Mulher atravessando a rua com duas crianças no Sacomã, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Figura 173 – Pedestre enfrenta os carros sob os trilhos, 2018. A difícil transposição da linha férrea no Bom Retiro, aliada à prioridade para os carros, é um exemplo das barreiras oriundas do sistema de transporte. Foto: autor (arquivo pessoal).

Um exemplo importante é o conflito permanente com o automóvel, cuja origem pode ser encontrada na prioridade histórica dada ao transporte sobre rodas em detrimento de outros modais. Como vimos nos capítulos 1 e 2, o predomínio do automóvel foi consolidado graças à expansão viária focada no transporte individual. Decorrem daí vários dos desconfortos narrados pelos entrevistados: a falta de confiabilidade no transporte público, o desconforto generalizado com o barulho e a poluição causada pelos carros, o temor do atropelamento e a percepção de perigo nas travessias. A construção sistemática de vias expressas e viadutos na segunda metade do século XX gerou efeitos que são sentidos cotidianamente pelos pedestres de hoje.

O comportamento agressivo dos motoristas de automóveis é sentido cotidianamente pelos entrevistados, que fazem apelo à maior educação no trânsito. Entretanto, as diferenças que eles estabelecem entre o comportamento dos motoristas nas áreas centrais e nas periferias são tão claras que permitem inferir que o desenho urbano, a sinalização e a presença de fiscalização nas áreas centrais podem ter uma influência direta em moldar esse comportamento.

Na mesma direção, vão os comentários a respeito das dificuldades relacionadas ao cruzamento das ruas, em que o desenho urbano ruim, a falta de sinalização e de equipamentos se misturam à falta de educação e respeito por parte dos motoristas.

Figura 174 – Pedestre correndo no sinal piscante na avenida Faria Lima, 2018. O medo da travessia é constante, mesmo em lugares sinalizados³⁰. Foto: autor (arquivo pessoal).

Outras dificuldades podem ser relacionadas às diferenças de fiscalização e legislação concernentes aos processos de urbanização. Por exemplo, parte da explicação para as calçadas estreitas (ou até a ausência de calçadas) de bairros periféricos pode estar na permissividade para os loteamentos particulares do passado.

A pouca urbanidade nos espaços ligados ao transporte público aparece nas críticas dos entrevistados e revela uma negligência histórica com os deslocamentos de e para os

³⁰ Os tempos de travessia de pedestre são motivo de reclamação por parte de associações de pedestre. Em 2018, a Prefeitura anunciou uma revisão dos tempos semafóricos nos principais cruzamentos da cidade.

bairros periféricos. Há que notar também a pouca preocupação com a qualidade das estações de transporte enquanto espaços públicos, desde os acessos ruins até a própria convivência dentro dos vagões e ônibus, que desperta, principalmente entre as mulheres, críticas à superlotação e à invasão, quando não ao assédio cotidiano.

3.5 COMO AS PERCEPÇÕES DE PEDESTRES PODEM AJUDAR NO PLANEJAMENTO URBANO DA CIDADE

O mergulho nas narrativas individuais das pessoas que andam a pé em São Paulo permitiu entender motivações e acompanhar os prazeres e os desprazeres dessa experiência. Permitiu também fazer inferências a respeito de como os processos históricos, planos urbanísticos e decisões tomadas décadas atrás têm o poder de influenciar a qualidade dessa experiência nos dias de hoje.

Esta última seção pretende cotejar a escala da experiência individual dos pedestres à escala das políticas públicas. Em que medida a atenção aos detalhes dos problemas de quem anda a pé poderia ajudar na formulação de leis, planos e políticas para a melhoria da caminhabilidade na cidade?

Acreditamos que este estudo pode ganhar mais relevância se trouxermos elementos propositivos para melhorar a caminhabilidade, a partir do longo percurso feito até aqui. O intuito é demonstrar o potencial da adoção de um ponto de vista – o do pedestre – para a formulação de políticas públicas mais relevantes e práticas. Evidentemente, não é do escopo deste trabalho elaborar propostas para resolver os complexos problemas da caminhabilidade em São Paulo, mas apenas testar uma hipótese: a de que a atenção à escala do pedestre pode ser um ponto de partida para a melhoria da experiência urbana.

Qualquer mudança de políticas públicas encontra obstáculos. No caso de políticas que pretendam melhorar a experiência do andar a pé, é interessante conhecer os obstáculos potenciais. Para Eduardo Vasconcellos³¹, o primeiro obstáculo tem a ver com o passado, mais precisamente, com as políticas históricas de mobilidade³², que privilegiaram um modal e criaram mitos (como o de que mais estruturas viárias darão conta do aumento da frota) difíceis de combater. Ligados a esses fatores, ele também lista os interesses estabelecidos da indústria de infraestrutura, veículos e energia. Numa outra frente, Vasconcellos também cita a desigualdade de representação e poder, que historicamente

³¹ Em palestra de fechamento do Congresso de Mobilidade Urbana: Passado, Presente e Futuro – Os 5 Anos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), realizado na sede regional da OAB, em São Paulo, em 30 de agosto de 2018. Anotações tomadas por este autor durante o evento.

³² Como a ênfase na política viária, que remonta, segundo Vasconcellos, à Constituição de 1934, que decidiu desmontar o sistema ferroviário e começar a construir o sistema viário – “duas políticas muito bem implementadas”, pois em cinquenta anos conseguiram seu intento.

excluiu grupos sociais do processo de tomada de decisões. Para terminar, o ambiente construído é mais hostil aos cidadãos mais vulneráveis.

Com esses obstáculos em mente, vamos tentar listar algumas frentes de ação possíveis, ou sugestões, para melhorar a situação de parte desses grupos mais vulneráveis – os pedestres.

3.5.1 LEGISLAÇÃO E FISCALIZAÇÃO: GARANTIR A APLICAÇÃO DAS LEIS JÁ EXISTENTES E REGULAMENTAR O ESTATUTO DO PEDESTRE

O arcabouço legal foi reforçado substancialmente nos últimos anos, a tal ponto que a mera aplicação da legislação já garantiria avanços significativos na melhoria da caminhabilidade em São Paulo.

Desde a implantação do Código de Trânsito Brasileiro, em 1997, a legislação municipal tem se adaptado paulatinamente aos princípios que em teoria garantem a primazia do pedestre frente aos outros modais de transporte. Dificilmente algum incidente ligado ao pedestre hoje não estará tipificado na legislação. Há, portanto, uma inépcia na aplicação da legislação, não só aos veículos que ameaçam cotidianamente os pedestres em qualquer travessia, mas também aos responsáveis por calçadas quebradas ou danificadas, que, segundo um estudo do Hospital das Clínicas, respondiam, em 2010, por metade dos atendimentos de ortopedia no hospital³³.

A opinião das pessoas sobre as calçadas deixa claro o descontentamento. Em recente pesquisa feita pela Prefeitura para o Plano de Mobilidade, a maior parte dos participantes classificou como ruins (42%) ou muito ruins (24,7%) as calçadas de seus bairros³⁴.

A questão das calçadas, porém, está longe de ser resolvida ou até mesmo encaminhada. Matéria do *Estadão* de 2016 dá conta que, em três anos após a sanção da Lei das Calçadas, apenas 1,4% das multas emitidas pela Prefeitura foram efetivamente pagas³⁵. Em outras palavras, ela não está sendo aplicada.

³³ Cf. SALVO, Maria P. Cerca de 100 000 pedestres caem e se machucam nas calçadas todos os anos. *Veja São Paulo* [on-line], 27 ago. 2010. Disponível em: <http://vejasp.abril.com.br/materia/pedestres-calcadas-tombos/>. Acesso: 9 fev. 2019.

³⁴ Apenas 8,9% classificaram as calçadas como boas e somente 1,6% opinou que eram muito boas; 22,8% as consideraram regulares. Cf. Resultado da Participação Social de forma digital do PlanMob, disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/pdf/planmob-resultado.pdf>. Acesso: 9 fev. 2019.

³⁵ CAESAR, Gabriela; AMARAL, Luciana. São Paulo arrecadou apenas 1,4% das multas aplicadas pela Lei das Calçadas. *O Estado de S. Paulo*, 5 set. 2016. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral/sao-paulo-arrecadou-apenas-1-4-das-multas-aplicadas-pela-lei-das-calcadas,10000073720>. Acesso: 9 fev. 2019.

Figura 175 – Calçada irregular no Alto de Pinheiros. Foto: autor (arquivo pessoal).

Existem correntes entre os movimentos de defesa do pedestre que advogam que as calçadas poderiam ser, a exemplo de outros países, responsabilidade do poder público. O argumento para essa proposta é o de que, se o poder público já arca com os custos do asfalto nas vias, a inclusão das calçadas nesses gastos seria mais democrática (as calçadas são usadas por todos e não apenas por quem está usando o transporte) e mais eficiente. O Estatuto do Pedestre aborda a questão e propõe mecanismos de financiamento para a solução de parte dos problemas.

De qualquer maneira, é possível pensar numa solução intermediária, que é reforçar a qualidade das calçadas que concentram a maior parte dos deslocamentos, aumentando gradativamente essa quantidade – e, enquanto isso, fiscalizar e obrigar os proprietários de imóveis a consertarem as calçadas irregulares.

3.5.2 ADMINISTRAÇÃO E GESTÃO: ESTABELECEER RESPONSABILIDADES CLARAS, DESCENTRALIZAR DIAGNÓSTICOS E INCLUIR A PARTICIPAÇÃO DOS PEDESTRES PARA DETECTAR RAPIDAMENTE PEQUENOS PROBLEMAS

Pouco a pouco, a cidade de São Paulo parece estar colocando a caminhabilidade no radar de suas preocupações. No entanto, a estrutura administrativa e o processo de decisões certamente não acompanharam essas mudanças, e esse descompasso entre

as aspirações da população e a efetiva resolução dos problemas tem gerado reações contundentes por parte da sociedade civil, dos próprios pedestres e até de meios de comunicação³⁶.

Do ponto de vista da gestão, é possível citar pelo menos um princípio que poderia catalisar esse movimento: a responsabilização, ou *accountability* (para usar o termo inglês), que poderia resolver um dos grandes desafios da gestão da caminhabilidade, a dificuldade de apontar responsáveis pelos problemas.

A questão da caminhabilidade é atualmente diluída entre muitas secretarias e órgãos públicos. Ela depende da regulamentação e fiscalização do trânsito, que é da competência da Secretaria de Transportes e da CET; da ligação com o sistema de transportes, sob responsabilidade da SPTrans, uma autarquia municipal que cuida da gestão da frota de ônibus, terceirizada; da CPTM, sociedade de economia mista vinculada à Secretaria de Transportes estadual, responsável pelo transporte em trilhos; da EMTU, empresa estadual responsável pelos ônibus metropolitanos; e do Metrô, companhia de economia mista, com gestão estadual, responsável pelo metrô.

Figura 176 – Pedestres na avenida Santo Amaro, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

³⁶ Um exemplo é o editorial de 7 de maio de 2018 do jornal *O Estado de S. Paulo*, “Desamparo do pedestre”, demandando melhores condições para o pedestre na cidade. Disponível em: <http://opinioao.estadao.com.br/noticias/geral,desamparo-do-pedestre,70002297501>. Acesso: 9 fev. 2019.

Quanto às calçadas, estão sob responsabilidade tanto dos proprietários de imóveis lineares, como de entes públicos em frente às calçadas e da prefeitura. Segundo Luis Brettas, superintendente do desenho da paisagem da SP Urbanismo, a cidade tem 57 milhões de m² de calçadas, 18% dos quais estão em vias sob gestão pública, que acolhem aproximadamente 80% do movimento (informação verbal)³⁷. A fiscalização do cumprimento às regras das calçadas, por outro lado, está sob responsabilidade dos fiscais de cada uma das 32 subprefeituras.

Tamanha divisão de responsabilidades é ineficiente sob o ponto de vista de *accountability*. Por esse princípio, bastante corrente na administração pública e de empresas, é preciso que exista uma clareza sobre a responsabilidade em cada problema. Mesmo questões compartilhadas precisam de uma liderança, seja uma pessoa ou órgão que defenda a causa. O Conselho Permanente de Calçadas (CPC), citado no início do capítulo, pode vir a ser a solução para isso, desde que centralize as demandas e as responsabilidades sobre as calçadas. O mesmo precisa acontecer nos órgãos de trânsito, como a CET, que criou uma coordenação de mobilidade ativa mas sem poder de influenciar outros órgãos.

3.5.3 APROXIMAR A MOBILIDADE DO URBANISMO. RECUPERAR O SENTIDO DO LUGAR E TRATAR OS ESPAÇOS DE PASSAGEM COMO ESPAÇOS DE PERMANÊNCIA E ENCONTRO

A mobilidade a pé se beneficiaria muito se ela fosse parte de um sistema que incluísse não apenas a circulação, mas também a preocupação com a paisagem urbana. Como vimos em capítulos anteriores, há uma série de princípios que podem ser aplicados, principalmente às calçadas, para melhorar a qualidade da experiência urbana.

O principal documento de ordenação urbana da cidade, o Plano Diretor Estratégico, aprovado em 2014, é um exemplo de como a mobilidade e o urbanismo podem convergir e até melhorar a caminhabilidade na cidade no longo prazo. Um dos princípios reguladores do plano é o DOT – Desenvolvimento orientado para o transporte – que prevê o adensamento ao longo dos eixos de transporte, estações e terminais.

Como vimos no capítulo 1, Jeff Speck sugere que a cidade mais compacta, com uso misto, pode induzir a melhorias no ambiente urbano, mas estas dependem de uma série de condições para efetivamente melhorar a caminhabilidade. Pelo plano, há incentivo a calçadas largas, de 5 metros – o que já é um grande indutor do andar a pé – e a fachadas ativas, que também podem ajudar na fruição da cidade. Será interessante acompanhar o lançamento de projetos que sigam as novas regras, para tentar detectar mudanças significativas nessas áreas.

³⁷ Apresentação no debate “Diálogos A Vida no Centro”, realizado em 26 de setembro de 2018 na SP Escola de Teatro, na praça Roosevelt.

As operações urbanas e os projetos de intervenções urbanas (PIUs) têm sido responsáveis pelo ordenamento urbano de grande parte da cidade e tendem a manter sua importância, mas têm feito muito pouco em promover a urbanidade.

Figura 177 – Avenida Faria Lima logo após a construção da ciclovía, com faixas de ônibus à direita, no contexto da Operação Urbana Faria Lima. 2014. Foto: autor (arquivo pessoal).

A Operação Urbana Faria Lima, por exemplo, a maior de todas, gerou R\$ 2,2 bilhões em Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs) e alocou grande parte dessa verba para o viário, como pode ser constatado na Tabela 11:

Tabela 11 – Investimentos realizados em intervenções urbanas. Base dez/2016

Intervenções concluídas	R\$ Milhões	%
Túneis e avenidas:	572	31
• Passagem Faria Lima/Rebouças - Túnel Jornalista Fernando Vieira de Mello	213	
• Passagem Faria Lima/9 de Julho/Cidade Jardim - Túnel Max Feffer	206	
• Prolongamento da Av. Faria Lima e Funchal –	95	
• Bulevar JK	58	
Obras na região do Largo da Batata - fase I e II	441	24
Habitação de Interesse Social. Real Parque Fase I e II (em andamento)	349	19
Ciclovía Faria Lima	33	2
Estação Faria Lima do metrô	200	11
Desapropriações	94	5
Outros/Administração	142	8
Total das intervenções já concluídas	1.831	100%

Fonte: Adaptada pelo autor com base em dados disponíveis no *site* da Prefeitura de São Paulo.

A análise dos gastos mostra a clara prioridade para as obras viárias, com alguns investimentos mais recentes em habitação – por conta da lei que obriga 25% do total das operações urbanas em habitação de interesse social (HIS) – mas muito pouco em melhoria

do espaço público. Isso parece estar mudando, com a criação da ciclovia e de algum investimento no largo da Batata, um lugar especialmente maltratado pelo poder público.

A configuração dos prédios que usaram os CEPACs parece não ser a melhor para a cidade. Com projetos aprovados antes dos incentivos do plano diretor ao uso misto (e com legislação própria), os edifícios de escritório seguem o modelo da torre cercada, isolando-se da rua e desestimulando a fruição da calçada.

O presidente da SP Urbanismo, José Armênio de Brito Cruz, comentou essa mudança em uma reunião do Comitê Gestor da Operação Urbana a que o autor esteve presente: “Os tempos estão diferentes. Talvez hoje não tivessem sido construídos os túneis sob a Faria Lima, por exemplo. Hoje, há mais preocupação com o espaço público do que antes”³⁸. Essa é uma constatação auspiciosa, que talvez ajude a direcionar melhor os recursos que ainda faltam investir nessa e nas outras regiões atingidas pelas operações urbanas.

3.5.4 REFORÇAR O PAPEL DO ANDAR A PÉ DENTRO DO CONCEITO DE INTERMODALIDADE

Como vimos, a troca de modais é um dos pontos mais importantes para o sistema de mobilidade e, provavelmente, será ainda mais importante com o crescimento de sistemas alternativos para a “última milha”. Diante desse quadro, a intermodalidade, ou seja, a facilidade de troca de modais, deverá ser valorizada. É nesse contexto que entra o pedestre. As trocas entre os meios de transporte envolvem deslocamentos a pé entre pontos de ônibus ou terminais e mesmo caminhadas razoavelmente longas dentro das estações.

Assim, será importante rever o papel das estações, não somente como *hubs* de transporte, mas como locais de espera, encontro e até convivência. Ora, com poucas exceções, as estações de transporte em São Paulo não se caracterizam pelo respeito ao lugar onde foram instaladas – principalmente os terminais de ônibus implantados na região central, que destruíram praças como a das Bandeiras ou partes do parque D. Pedro II. Uma das exceções é o Terminal Municipal da Lapa, que oferece alguma urbanidade para quem está dentro, com raros bancos e áreas livres, e para quem anda até ele.

Tão importante quanto a urbanidade nos terminais de transporte e pontos de ônibus é a acessibilidade até eles. O termo microacessibilidade tem sido usado para designar as condições de acessibilidade ao transporte, no trecho mais próximo às estações e pontos de ônibus. Trata-se de garantir que as regiões próximas às estações sejam afeitas à mobilidade a pé e propiciem acesso e saídas fáceis ao transporte.

³⁸ Cf. CALLIARI, Mauro Sérgio Procópio. Operação Urbana Faria Lima. Depois de 22 anos e R\$ 1,8 bilhão, muitas avenidas e pouca urbanidade. *Estadão* [on-line], 28 mar. 2017. Blog Caminhadas Urbanas. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/blogs/caminhadas-urbanas/operacao-urbana-faria-lima-depois-de-22-anos-e-r-18-bilhao-muitas-avenidas-e-pouca-urbanidade/>. Acesso: 9 fev. 2019.

Figura 178 – Terminal Municipal da Lapa, 2018. Mesmo sendo considerado um dos melhores da cidade, o terminal ainda pode oferecer melhores condições de acesso (fora) e convivência (dentro). Foto: autor (arquivo pessoal).

Uma das maneiras de melhorar a qualidade da mobilidade a pé é garantir que os trajetos para locais de grande concentração sejam adequados ao fluxo de passageiros e que comportem com conforto elevado número de pessoas, o que muitas vezes é negligenciado em projetos grandes.

Figura 179 – Chegada ao Terminal Pinheiros do metrô, 2014 e 2018. A calçada afunila-se para permitir a entrada de carros e prejudica sobremaneira o andar até o terminal. Como mostra a trilha na cobertura vegetal, muitas vezes os pedestres são obrigados a sair da calçada por falta de espaço. Foto: autor (arquivo pessoal).

Nessa linha, existe um projeto muito interessante de obrigar os futuros concessionários a realizarem um PIU ao redor dos terminais de ônibus. Uma consulta pública foi feita pela Prefeitura para tentar definir os parâmetros de urbanização em três terminais: Princesa Isabel, Capelinha e Campo Limpo³⁹. Se a licitação vier a incorporar princípios urbanísticos para requalificar a região no entorno dos terminais, poderá melhorar em muito a experiência do pedestre num momento crucial de seus trajetos, o acesso ao transporte público.

A importância da proximidade entre moradia e transporte

Em relação às distâncias caminhadas até o transporte, é útil resgatar um estudo pertinente, feito em conjunto pela WRI Brasil Cidades Sustentáveis e pelo ITDP, que parece corroborar os tempos de deslocamento a pé mostrados anteriormente⁴⁰. O indicador, chamado de PNT (*People Near Transit*, ou Pessoas Próximas ao Transporte Público), expressa a porcentagem de pessoas que vivem em um raio de até 1 km de estações de metrô, trem, BRT, monotrilho, e a 500 m de corredores de ônibus.

³⁹ Disponível em: <http://minuta.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/piu-terminais/#/>. Acesso: 9 fev. 2019.

⁴⁰ Disponível em: <http://wricidades.org/noticia/estudo-mostra-como-s%C3%A3o-paulo-poderia-ampliar-o-acesso-um-transporte-p%C3%BAblico-de-qualidade>. Acesso: 9 fev. 2019.

Em São Paulo, apenas 25% das pessoas vivem próximas a uma estação de transporte público de qualidade, ou seja, a uma distância que pode ser facilmente percorrida a pé em aproximadamente 15 e 7,5 minutos para metrô ou ônibus, respectivamente. Esse percentual é bastante baixo se comparado ao de outras metrópoles no mundo, como Cidade do México (48%), Pequim (60%), Nova York (77%), Paris (100%) e, mesmo no Brasil, o Rio de Janeiro (47%).

O mais interessante do estudo é que ele aponta que, se forem feitas as ações previstas no plano diretor e no plano de expansão da EMTU, esse indicador poderia atingir mais de 70%.

3.5.5 ENCARAR AS CALÇADAS COMO LUGAR DE PASSAGEM E DE PERMANÊNCIA

Figura 180 – Banco na calçada da rua Pinheiros, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Segundo o engenheiro Cláudio Senna Frederico, “a infraestrutura fundamental para a mobilidade são as ruas e calçadas, ao contrário das grandes obras” (informação verbal)⁴¹.

Justamente por ser o lugar onde todos os pedestres caminham, a calçada também adquire importância como elemento essencial para a **fruição** da cidade, por ser a base que permite o acesso cotidiano aos serviços da cidade, ao comércio, aos restaurantes e bares e ao encontro, como vimos nos resultados da pesquisa. Como tal, é importante pensar na calçada como espaço público.

⁴¹ Em palestra no Congresso de Mobilidade Urbana: Passado, Presente e Futuro – Os 5 Anos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), realizado na sede regional da OAB, em São Paulo, em 30 de agosto de 2018. Anotações tomadas por este autor durante o evento.

Figura 181 – Calçada na Barra Funda, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

A mudança de olhar, se devidamente estimulada, pode vir a melhorar tremendamente a experiência de quem está na rua. Afinal, na escala do pedestre, pequenos detalhes podem ser decisivos para mudar a percepção. É o caso do mobiliário urbano, de árvores, sombra, fachada ativa, elementos que estimulam o prazer de andar e até de permanecer na rua, como a instalação de um banco feita por uma doceria em Pinheiros (Fig. 180), que permitiu a uma pessoa sentar-se, descansar, checar mensagens e seguir em frente. É possível especular até que a distância percorrida pode ter sido maior graças ao prazer de sentar-se por alguns momentos.

Figura 182 – Pessoas conversando na calçada da rua França Pinto, Vila Mariana, 2014. Foto: autor (arquivo pessoal).

A experiência de duas vizinhas que se encontram na calçada é ilustrativa para entender o papel da calçada (Fig. 182). O encontro não exigiu grandes investimentos em infraestrutura, ao contrário, trata-se de uma calçada muito básica, mas com o necessário para que uma pessoa com aparente dificuldade de mobilidade pudesse voltar de suas compras e parar para uma conversa.

3.5.6 PENSAR EM TRAJETOS E PERCURSOS, NÃO EM PONTOS ISOLADOS. COSTURAR AS FRATURAS URBANAS

A pesquisa com pedestres evidencia as dificuldades enfrentadas para atravessar grandes avenidas ou ruas muito movimentadas. Além disso, o cruzamento de rios e linhas férreas costuma ser extremamente arriscado para os pedestres.

Uma medida que poderia melhorar em muito a caminhabilidade na cidade é costurar as fraturas urbanas: pontes, viadutos, passarelas, que poderiam ligar pontos importantes da cidade, mas hoje não o fazem. Uma maneira de fazer esse tipo de levantamento é analisar o trajeto que se faz entre dois pontos.

<p>Saindo da colina histórica, o pedestre precisará optar por uma das ruas que descem até a cota do rio Tamanduateí.</p>	
<p>Após descer a colina, o pedestre terá de pegar o viaduto 25 de Março, que passa sobre a avenida do Estado e cruza o rio, sobrepondo-se ao Palácio das Indústrias e à estação Dom Pedro II.</p>	
<p>A passagem de pedestres no viaduto é “afundada” em relação ao leito dos carros, e a pessoa anda com a cabeça na altura das rodas. Se ela não for assaltada no percurso, poderá descer em segurança do outro lado, quase 10 minutos depois, já perto da estação Brás.</p>	
<p>Para chegar até o largo da Condição, porém, ainda é necessário transpor mais um viaduto, que apresenta uma calçada de menos de 1 metro de largura.</p>	

309

A noção de seguir um trajeto em direção a estações, terminais, hospitais, universidades, pode ser útil para detectar problemas que não aparecem quando se analisa o mapa.

Figura 184 – Passarela sobre a avenida 23 de Maio, 2018. A única maneira de cruzar a avenida a pé em mais de 500 metros, nas duas direções, não tem nenhuma indicação ou placa para os pedestres se orientarem. Foto: autor (arquivo pessoal).

3.5.7 REEQUILIBRAR O USO DO ESPAÇO URBANO COMO FORMA DE REDUZIR A VELOCIDADE DOS CARROS E MELHORAR O AMBIENTE URBANO PARA O PEDESTRE. NO MÉDIO PRAZO, INCENTIVAR A TROCA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PELO TRANSPORTE COLETIVO

Há uma variedade de soluções para transformar as ruas em espaços públicos mais agradáveis para o pedestre, estimulando a permanência e diminuindo um pouco a presença avassaladora dos automóveis, que expelem fumaça, fazem barulho e ainda ameaçam a integridade de quem fica nas calçadas. A redução do espaço para os carros é uma tendência internacional, como vimos no capítulo 1, mas depende de um rearranjo de forças que aceite o aumento de soluções de transporte coletivo e o aumento da área para o trânsito – e a parada – de pessoas a pé.

Um exemplo bastante simples da utilização prática desse raciocínio é o aumento de calçadas de uma rua na região da Berrini, em São Paulo (Fig. 185). Após uma contagem que constatou a predominância de pedestres sobre carros (1.800 contra 200) no período de uma hora, aproximadamente, a CET concordou em fazer um teste e delimitar com faixas verdes o alargamento da área de calçada. Um ano e meio depois, já se discute se a medida vai ser tornada permanente ou não.

Figura 185 – Rua Joel Carlos Borges, com calçadas verdes, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

3.5.8 REALIZAR UM PLANO ESPECIAL DE MELHORIA DA CAMINHABILIDADE NAS PERIFÉRIAS

Figura 186 – Pedestres em Paraisópolis, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

Como vimos, os pedestres encontram realidades muito diferentes nos diferentes bairros da cidade. Na periferia, sair de casa a pé pode ser uma experiência que envolve cálculo de risco e retorno. O investimento público na melhoria da caminhabilidade em lugares assim poderia ser uma política pública muito efetiva na redução de desigualdades.

A melhor condição de caminhabilidade dos bairros centrais pode ser comprovada em estudo de pesquisadores da USP, que aborda a acessibilidade como um conjunto de fatores, como topografia, número de ônibus acessíveis, distância até o transporte e percentual de estabelecimentos acessíveis⁴². É possível dizer que os bairros periféricos se beneficiariam de investimentos em qualquer um desses fatores, sendo o mais premente a construção de calçadas nos lugares de maior movimento.

As calçadas, entretanto, são apenas um dos vários elementos onde algum investimento em projeto pode elevar sensivelmente a qualidade do andar a pé. Outro elemento seria a mitigação de fatores ligados ao relevo (Fig. 187), tema pouco investigado nos manuais e guias de desenho urbano. A busca de soluções para esse tipo de problema pode ser um caminho barato para melhorar os desconfortos gerados pela transposição dos morros.

Figura 187 – Escadaria na Aclimação e no Sumarezinho, 2018. Soluções arquitetônicas confortáveis para o pedestre são uma necessidade em bairros com grandes aclives. Foto: autor (arquivo pessoal).

⁴² Cf. MARQUES, J.; TAKAHASHI, F. Mapa demonstra que centro tem distritos mais acessíveis de SP. *Folha de S.Paulo* [on-line], 24 jun. 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/06/mapa-demonstra-que-centro-tem-distritos-mais-acessiveis-de-sp.shtml>. Acesso: 9 fev. 2019.

Outro tipo de abordagem para os bairros periféricos é testar o poder indutor de espaços públicos, como os parques lineares, que já são 24 em São Paulo. Um deles, o do Canivete (Fig. 188), foi instalado ao longo do córrego de mesmo nome, no Jardim Damasceno, numa extensão de 950 metros, e alterou completamente a paisagem local. Esse raro exemplo de qualidade de execução demonstra claramente que os espaços públicos são uma questão intersetorial, envolvendo, no caso dos parques lineares, programas de saneamento, urbanização de favelas, áreas verdes e até mobilidade.

Figura 188 – Trecho do Parque Linear do Canivete, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

3.5.9 TESTAR E MEDIR RESULTADOS DE POLÍTICAS PÚBLICAS EM CAMINHABILIDADE COM MAIS AGILIDADE

Vários casos vistos nesta última seção remetem para uma questão importante, do ponto de vista de alocação de recursos públicos: como medir o resultado das ações de melhoria da caminhabilidade?

Se, no caso de áreas como saúde, educação etc., é quase intuitivo estabelecer métricas para medir os resultados dos investimentos, no caso da caminhabilidade há que

pesquisar um pouco. Como vimos no exemplo da Times Square, em Nova York, a capacidade de estabelecer métricas e prazos foi um dos requisitos para que a cidade criasse um consenso em torno da manutenção das proibições para carros. Nesse caso, a cidade decidiu que o movimento de turistas, o faturamento do comércio, o IPTU e o congestionamento seriam as métricas medidas. Alguns anos depois, com a medição dos resultados, foi possível decidir pela implantação definitiva das reformas na praça.

A mesma coisa aconteceu em Seul, que também vimos no capítulo 1, em que a gestão municipal estabeleceu uma série de indicadores que precisariam ser medidos, não como teste (pois não se pode simular a destruição de um viaduto), mas como garantia de que a cidade não entraria em colapso.

No caso de São Paulo, há algumas ações que poderiam vir acompanhadas de medições mais precisas, na frente da caminhabilidade. O aumento das calçadas na rua Joel Carlos Borges, por exemplo, foi precedido de um estudo básico sobre o fluxo de pedestres e automóveis. No entanto, depois de executado, o teste deixou de medir o movimento do comércio na rua, de levantar reclamações, de ouvir os pedestres e, um ano e meio depois, não há elementos para tomar decisões mais definitivas – manter as novas calçadas e instalar mobiliário urbano ou desmantelar tudo.

Outro exemplo de intervenção, o Parque Linear do Canivete, poderia ter sido acompanhado por uma série de métricas para validar o investimento em novos parques em outros lugares, como taxas de criminalidade no entorno, tempo de deslocamento, interações no espaço público e até níveis de saúde da população que se exercita no local.

A introdução desse tipo de cultura pode vir a ajudar a defender, no caso da caminhabilidade, o aumento dos investimentos públicos em calçadas, faixas de pedestre e equipamentos, apenas medindo-se o resultado de acidentes e quedas nos locais onde forem aplicados. Provavelmente, será possível verificar que alguns investimentos não muito elevados podem gerar retornos em redução de mortes, melhoria da saúde e até da urbanidade.

RECAPITULANDO

Expusemos neste capítulo um painel de vários aspectos ligados à caminhabilidade em São Paulo hoje. Inicialmente, discutimos várias mudanças que vêm acontecendo nos últimos anos, em ações do poder público, legislação, sociedade civil e no próprio comportamento de pessoas, e que parecem implicar maior importância dada ao ato de andar a pé pela cidade, num contraste com a situação histórica, em que o pedestre parecia estar encoberto por um manto de “invisibilidade” social.

Apesar de mudanças importantes na distribuição de modais, andar em São Paulo continua sendo o modo principal de deslocamento, seja para chegar a algum lugar, seja

como deslocamento auxiliar, até os diferentes meios de transporte. Vimos em vários dados quantitativos que esses pequenos deslocamentos em torno de 15 minutos são essenciais para que as pessoas acessem ônibus, metrô, trens e até veículos particulares com que se deslocam.

A pesquisa qualitativa trouxe vários elementos concretos para o entendimento do papel do pedestre na cidade e para esta tese. O primeiro deles é que a decisão de andar como mobilidade é tomada racionalmente, num balanço entre custo e comodidade, mas que, quando passa a ser uma atividade regular, o andar ganha novos componentes valiosos. Andar é um exercício, uma maneira de entrar em contato com si mesmo, de desligar dos problemas por algum tempo e um modo muito prazeroso de se relacionar com a cidade. As pessoas acolhem as pequenas surpresas e relatam com prazer os encontros que acontecem em seus trajetos. Andar é tanto um meio de transporte como uma experiência de cidade.

Os relatos também dão conta de uma série de dificuldades enfrentadas nesses mesmos percursos, ligadas à infraestrutura, à relação com os automóveis, ao medo de assalto e de violência. Foi possível discutir algumas dessas dificuldades e constatar que várias delas poderiam ser mitigadas com o simples cumprimento da legislação já existente, tanto em relação ao trânsito como em relação à infraestrutura básica, as calçadas.

A experiência de andar a pé não é homogênea. Mulheres sentem dificuldades e medos diferentes, chegando a evitar lugares e horários em função disso. Apesar de a caminhabilidade não ser boa em nenhum lugar da cidade, moradores da periferia encontram uma realidade muito pior em seus bairros, onde os problemas de calçadas, insegurança, motoristas incivilizados, desenho urbano e até a falta de amenidades urbanas degradam em muito a experiência de andar a pé em relação à região central da cidade.

De posse da riqueza dos relatos das experiências individuais, a parte final do capítulo sugere a adoção do ponto de vista do pedestre para melhorar tanto a caminhabilidade como a própria experiência de apreensão da cidade.

CONCLUSÃO

Para abordar e contextualizar o andar a pé na São Paulo de hoje, fizemos um longo percurso desde as ruas das cidades da antiguidade até a cidade contemporânea.

O objetivo que guiou a pesquisa foi o de entender alguns aspectos inerentes ao ato de deslocar-se a pé. Quais são as percepções de quem caminha, quais os prazeres e os desprazeres? Como essas percepções guardam relação com os processos históricos do desenvolvimento urbano? E, finalmente, em que medida as pessoas que se movem a pé também são capazes de experimentar a cidade, acessando serviços, encontrando pessoas e as surpresas que ela pode oferecer a seus habitantes?

A questão foi abordada através de três etapas. Na primeira, realizamos um percurso histórico que pudesse trazer elementos para contextualizar a questão do andar a pé e destacar os grandes marcos da caminhabilidade. Em seguida, focamos exclusivamente em São Paulo, buscando relacionar o papel do andar a pé ao longo da história da cidade, como mobilidade e como fruição. Finalmente, ouvimos pessoas que andam a pé cotidianamente na São Paulo de hoje para entender com profundidade os prazeres e desprazeres envolvidos com a mobilidade a pé na cidade.

Essa abordagem histórica permitiu entender que o **andar a pé sempre foi um ato natural desde os primeiros assentamentos e cidades da antiguidade**. Mover-se a pé e vivenciar a cidade eram atividades quase indissociáveis, até porque o ambiente onde as pessoas se moviam era o mesmo em que trabalhavam e permaneciam durante grande parte do dia. Grandes mudanças na escala, na configuração e no ordenamento urbano alteraram esse quadro sucessivamente, em vários momentos da história.

A primeira grande mudança tem a ver com as distâncias que as novas escalas da vida urbana foram introduzindo – ou, do ponto de vista de quem anda, a possibilidade de atingir a pé seus destinos. Se algumas configurações em momentos específicos chegaram a acomodar aglomerações gigantescas, como Roma na antiguidade ou Bagdá na Idade Média, foi com a cidade industrial, inicialmente na Inglaterra, que a nova escala se impõe de fato, como fenômeno, e se irradia. **A cidade industrial é extensa demais para ser percorrida a pé** e grande a ponto de permitir o anonimato dos que se deslocam.

A nova configuração da cidade ocidental a partir do fim do século XVIII e principalmente durante o XIX também gerou transformações importantes que redefiniram a mobilidade pela cidade. É o momento em que moradias começam a se distanciar dos locais de trabalho, o que estimula o surgimento de linhas regulares de transporte; estas, por sua vez, demandam vias adequadas, o que, por sua vez, contribui para a mudança do caráter da rua, de local de vivência para uma estrutura de transporte. As grandes artérias passam a ser cada vez mais um canal de circulação e menos um local de convivência.

Também é o momento em que irrompe a multidão como fenômeno urbano e a diversidade como fenômeno sociológico. O encontro cotidiano com pessoas diferentes enseja um conflito essencial para entender a vivência na grande cidade, aquele

em que os desejos individuais são diariamente confrontados aos desígnios do grupo. A urbanidade é, segundo Richard Sennett, justamente o comportamento que nos permite conviver civilizadamente com desconhecidos, em encontros efêmeros com pessoas que nunca vimos antes e que talvez nunca vejamos no futuro. Em meio a essas transformações urbanas, **o andar a pé ganha, no final do século XIX, uma nova conotação, de prazer, de encontro com aquilo que a cidade moderna oferece: o consumo, as vitrines, as calçadas, os cafés.** A apologia do andar a pé ganha força no século XX graças a filósofos como Walter Benjamin, que contribuiu para a difusão do mito em torno do *flâneur*, e artistas que buscaram no andar elementos artísticos de apropriação da cidade. O ato de andar a pé ganha nesse momento uma carga simbólica de experimentação da cidade que parece adormecer durante décadas para ressurgir no início do século XXI.

O advento do motor a combustão, a difusão do automóvel e a separação de funções urbanas catalisam uma nova mudança, não só na maneira como as pessoas se movimentam na cidade, mas também em como a cidade é construída e se desenvolve, obrigando seus habitantes a se adaptarem às novas dimensões e configurações.

Do ponto de vista do pedestre, a cidade do século XX, cada vez mais espalhada, organizada em função dos deslocamentos do automóvel e baseada no preceito modernista da separação de funções, representou um novo e gigantesco desafio. Quem anda a pé encontra novos obstáculos e fraturas nas novas estruturas viárias, como os viadutos e vias expressas, muitas delas inseridas à força em pleno centro das cidades. O espalhamento sem densidade gera dependência total de meios motorizados, seja em transporte particular ou público. A mudança foi tão grande que teve reflexos profundos até na cultura ocidental, elevando o *status* do carro e, por oposição, rebaixando o *status* de quem anda a pé, como vimos na descrição de cenas de filmes e livros da segunda metade do século XX.

Essa situação só encontraria um ponto de inflexão na década de 1960, quando algumas iniciativas em cidades americanas e europeias demonstraram os problemas da ocupação indiscriminada pelas estruturas viárias e da perda de vitalidade das ruas. **A perda de urbanidade começa a ser combatida através de algumas soluções urbanas – como as ruas de pedestres – e da defesa de conceitos como a vitalidade econômica e social das calçadas.** Esses conceitos foram sendo desenvolvidos ao longo das décadas seguintes e estão transformando a maneira como se vê a cidade no século XXI, em que a caminhabilidade passa a ser não só uma preocupação urbanística, mas até uma abordagem analítica.

Ao fim desse longo percurso, concentramos e aprofundamos, no capítulo 2, a análise histórica em apenas uma cidade, São Paulo. Se, por um lado, São Paulo está inevitavelmente inserida na narrativa histórica da caminhabilidade das cidades do Ocidente, por outro lado, aqui o andar a pé é um processo marcado por particularidades econômicas, sociais, geográficas e urbanísticas que ora enfatizam ora esmaecem a comparação com outras cidades.

Uma dessas particularidades está ligada às características do seu desenvolvimento econômico, em que o crescimento se deu de maneira acelerada a partir do final do

século XIX, fazendo com que alguns movimentos que aconteceram gradativamente em outros lugares fossem aqui enfrentados em poucas décadas. Tal é o caso do andar a pé. Se caminhar era um ato absolutamente natural até as últimas décadas do século XIX, ele se transforma radicalmente diante da cidade burguesa, do advento do bonde e das transformações da paisagem urbana: lojas, cafés, cinemas, calçadas, imigrantes, bondes e multidões.

Nesse ritmo de mudanças aceleradas, a relativa concentração da cidade até a década de 1930 começa a ser rapidamente desfeita com a difusão do ônibus e posteriormente do automóvel, suportados por seu plano urbanístico mais efetivo, o Plano de Avenidas, que, como vimos, influencia decisivamente a ordenação urbana da cidade, já a partir do final da década de 1930 e com ecos até o início do século XXI. Andar a pé na cidade cada vez mais espalhada, cortada pelas grandes avenidas radiais, pelas marginais, por viadutos e pontes difíceis de serem transpostas, é uma experiência cheia de nuances, perigosa, às vezes até mortal.

Outra particularidade do processo histórico de São Paulo é, como vimos, a íntima ligação entre o andar a pé e os outros modos de transporte. Como em outras grandes cidades, o andar estabelece a conexão entre as residências e o transporte público e depois até o destino final – a chamada microacessibilidade, feita majoritariamente a pé. Em São Paulo, porém, a configuração desses locais de conexão – os terminais, pontos de ônibus e estações – foi, muitas vezes, baseada na transformação pouco criteriosa de espaços públicos disponíveis em nós de transporte com pouquíssima urbanidade, como demonstra Regina Meyer em trechos inseridos no capítulo 2. Para acessar terminais como o D. Pedro II ou da praça das Bandeiras, o pedestre é obrigado a subir e descer as escadas das passarelas e atravessar viadutos inóspitos. Dentro deles, a falta de urbanidade também se manifesta, complementando a dificuldade do andar com o desprazer da permanência.

Uma questão importante que aparece claramente na história que contamos para entender as diferenças da inserção do pedestre na cidade é a herança patriarcal brasileira, conjugada à memória da escravidão. **Assim como em outras cidades brasileiras, em São Paulo, o ato de andar a pé, ou mesmo o ato de estar na rua, era visto como uma atividade subalterna, até desonrosa, desde a época colonial até a imperial.** O fim da escravidão, a imigração e as mudanças econômicas que resultaram na moderna cidade do século XX ensejaram uma transformação lenta nos costumes. Aos poucos, as ruas passaram a comportar a nova diversidade, com a difícil e ainda incompleta inserção de ex-escravos nas atividades econômicas e a gradual participação das mulheres das famílias patriarcais que, confinadas às casas em grande parte do século XIX, puderam conquistar o direito de andar a pé nas calçadas e acessar os meios de transporte. Enquanto a Londres da década de 1920 permitia que uma mulher burguesa como Virginia Woolf caminhasse a pé à vontade, na São Paulo dessa mesma época as mulheres apenas começavam a consolidar sua experiência de cidadania, que ainda está sendo conquistada até hoje e que enfrenta, nas periferias, seu maior desafio.

A comparação de São Paulo com os processos de outras cidades aponta um deslocamento temporal nas discussões sobre os efeitos de grandes intervenções viárias na perda da urba-

nidade na cidade. Esse descompasso temporal pode ser visto claramente na discussão do efeito destrutivo das grandes obras viárias. Enquanto, na década de 1970, grandes cidades do mundo, na Europa e Estados Unidos, começavam a questionar – e combater – a perda de vitalidade das ruas, São Paulo (assim como Seul e Rio de Janeiro) estava construindo estruturas como o Minhocão e a ligação Leste-Oeste, que colocariam em risco não apenas a experiência do caminhar, mas a própria vida no interior de bairros cortados por essas cicatrizes. Menos de cinco décadas depois, o Cheonggyecheon, em Seul, e a Perimetral, no Rio, vieram abaixo, enquanto aqui já se colocou em lei o fim do Minhocão para deslocamentos viários.

Em outro exemplo, o *boom* de pedestrianização das ruas europeias das décadas 1960 e 1970 inspirou movimentos semelhantes no Brasil, inicialmente em Curitiba e em seguida em São Paulo, porém com características muito distintas. Se em Copenhague a Stroget foi pedestrianizada para manter a vitalidade comercial e social, em São Paulo, a experiência teve o caráter de facilitar o trânsito de pessoas a pé entre os terminais e as recém-construídas estações de metrô, com o efeito contrário, alterando profundamente a dinâmica econômica do Centro e contribuindo para acelerar o processo de saída das grandes empresas da área central em direção a outras regiões da cidade.

Por outro lado, o aumento da velocidade de difusão de ideias parece, no início do século XXI, estar reduzindo o tempo para sua implantação ao redor do mundo. Assim, as muitas experiências internacionais de redesenho de ruas, como a Visão Zero e “ruas completas”, estão sendo discutidas aqui pouco tempo depois de implantadas em outros países.

É possível encontrar várias razões pelas quais o assunto da mobilidade a pé parece ter se firmado como uma das pautas da questão urbana: a inserção da chamada mobilidade ativa na questão ambiental e redução de poluentes, a confirmação da importância do andar como forma de atestar a urbanidade de cada cidade, a constatação de que o modelo de expansão baseado no automóvel tem uma limitação espacial e está causando ineficiências e ainda a combinação de novas tecnologias que podem redefinir a relação de interdependência entre os modais, conferindo ao pé um papel importante na intermodalidade.

É nesse contexto histórico que se insere a pesquisa com pedestres que realizamos e está exposta e discutida no capítulo 3. As fontes de dados quantitativos permitem, como vimos, constatar a magnitude da importância do andar a pé na cidade: a maior parte das pessoas se desloca a pé cotidianamente, seja para ir diretamente ao seu destino, seja como complemento ao transporte público ou mesmo para acessar o transporte privado. A pesquisa qualitativa com pedestres, porém, procurou ir além dessas informações sobre “quem” e “quanto” e explorar o “como” anda.

A técnica escolhida – discussões em grupo – permitiu sobejamente explorar a maneira como os pedestres andam e como percebem o ato de andar. As conclusões da pesquisa, narrada com detalhes no capítulo 3, de certa maneira complementam a grande narrativa histórica, ao inserir um olhar sobre a escala da experiência pessoal, a pequena escala, dos detalhes, da percepção individual sobre uma atividade cotidiana, e parecem confirmar as hipóteses iniciais da tese.

A primeira é que, em São Paulo, parte das dificuldades encontradas nos percursos cotidianos a pé pode ser explicada por questões ligadas à forma com que se deu o desenvolvimento urbano e às decisões urbanísticas tomadas no decorrer da sua história.

Por essa perspectiva é possível dizer que, no crescimento e no desenvolvimento da cidade de São Paulo, baseado em processos históricos, planos urbanísticos e legislações, **o andar a pé foi ignorado ou visto como uma atividade subentendida no pensamento urbanístico sobre espaços públicos.** Do ponto de vista da mobilidade, vimos que o andar a pé foi encarado mais como uma contingência do que como um “modal”, sem orçamento, estrutura administrativa e infraestruturas próprias e que precisa apenas se encaixar nos demais modais, recebendo pouca atenção dos planejadores.

A introdução da narrativa dos pedestres permitiu reviver com riqueza de detalhes a vivência de quem experimenta cotidianamente o resultado concreto desses processos históricos, ao revelar a dificuldade que os grandes planos têm em “dialogar” com os trajetos cotidianos das pessoas que andam: buracos, degraus, travessias, iluminação, conforto térmico, insegurança. Cada desconforto narrado pelos pedestres parece encontrar explicação histórica nas omissões de grandes planos e na permissividade da legislação e da fiscalização.

O grande terminal rodoviário obriga um pedestre a subir e descer escadas sobre uma via onde os carros circulam desimpedidos, numa demonstração do privilégio histórico dos fluxos sobre os lugares. As calçadas envolvidas numa grande operação urbana têm buracos, evidenciando a decisão anterior de privilegiar a verba oriunda dos CEPACs para obras viárias em detrimento da urbanidade. As calçadas em regiões periféricas têm largura insuficiente para a passagem de uma pessoa, que se vê espremida entre postes e grandes áreas muradas, o que remete à legislação permissiva sobre loteamentos particulares desde as primeiras décadas do século XX. Motoristas que não dão passagem para pedestres não são punidos, num eco claro do processo de expansão da frota de veículos, sem as necessárias contrapartidas de educação, segurança e urbanidade.

Todos esses exemplos aparecem vivamente na comparação entre as narrativas dos pedestres e a realidade da cidade. Em outras palavras, andar na cidade contemporânea permite experimentar o resultado de todos esses processos históricos, decisões urbanísticas e legislação. E o resultado é uma cidade difícil para quem anda a pé, tanto pela falta de infraestrutura básica e de quesitos de segurança como pelos conflitos potenciais com veículos.

É fácil perceber também que uma das facetas da desigualdade social em São Paulo se manifesta pela diferença no acesso à estrutura de mobilidade a pé.

A possibilidade de acessar as múltiplas funções urbanas é uma característica da vida na cidade. Como vimos, porém, vários fatores nos processos de urbanização contribuíram para que parte da população de São Paulo tivesse dificuldades em participar plenamente da vida urbana, justamente por dificuldades de mobilidade.

O espraiamento urbano de São Paulo não é, conceitualmente, tão diferente do que aconteceu em outras cidades de países mais pobres ao redor do mundo. Aqui, como em outros lugares, o espraiamento veio acompanhado de uma separação social bastante clara, ampliada pela segregação crescente das levas de migrantes em busca de vagas na indústria, o inchaço de periferias cada vez mais longe do Centro e o crescimento rápido da posse de automóveis. A carência histórica de representatividade de certas camadas sociais nas decisões da cidade se manifesta na ausência de transporte público e no vazio regulatório em relação aos novos bairros periféricos. O resultado é o aprofundamento das diferenças ao acesso à cidade, numa ameaça à própria cidadania de parte da população.

Se durante as primeiras décadas do século XX a cidade mantinha-se razoavelmente compacta e acessível em bonde ou a pé mesmo aos mais desvalidos, as últimas décadas daquele século assistem a uma situação oposta, em que a extrema desigualdade no acesso às funções urbanas se manifesta com particular intensidade para quem anda a pé.

Andar a pé em São Paulo oferece obstáculos e dificuldades mesmo nas regiões mais ricas; as narrativas de pessoas que andam a pé na periferia, porém, exprimem uma realidade ainda mais precária. É preciso andar mais para acessar pontos de ônibus, lojas e farmácias. As calçadas são estreitas ou inexistentes. O desenho viário oferece poucos e inseguros pontos de travessia. O relevo é um complicador, que encontra solução insatisfatória nas pouco iluminadas, malcuidadas e íngremes escadarias. Há grandes extensões de calçadas sem proteção contra o sol e a chuva, sem árvores, sem iluminação e com poucas amenidades visuais como lojas, fachadas e mobiliário urbano. O medo da violência, que é presente em narrativas de pessoas de todas as regiões da cidade, aparece com mais força nas narrativas de pedestres da periferia, que montam estratégias para driblar os horários e locais vistos como mais perigosos, principalmente entre as mulheres.

Pudemos comprovar ainda que as **pessoas que andam a pé são conscientes da fruição da cidade em seus trajetos cotidianos.**

As dificuldades de andar a pé são evidentes. Por outro lado, numa demonstração da complexidade das percepções humanas, a pesquisa mostrou que a experiência de andar a pé também é capaz de gerar muitas associações positivas.

A escolha do andar como modo de deslocamento pelos pedestres entrevistados se dá por um processo razoavelmente racional que leva em consideração a distância, os inconvenientes e o custo. **Uma vez que a pessoa opta pelo pé, porém, surgem novos e surpreendentes elementos de prazer e interesse na experiência de andar pela cidade.**

Como vimos fartamente nos exemplos dados pelos pedestres que participaram da pesquisa, andar a pé é uma atividade que, com o tempo e com as mínimas condições de segurança, ganha novos contornos: o prazer físico do exercício cotidiano (até com perda de peso), o prazer mental de desligar-se dos problemas temporariamente e o prazer

proporcionado pelas grandes e pequenas surpresas. Trata-se de encontrar um mamoeiro num trajeto aparentemente árido, de descobrir um novo lugarzinho para tomar café e comer um doce, de encontrar alguém conhecido na calçada, de poder desviar alguns quarteirões para passar no açougue e já resolver o problema do jantar. E também, como narrou uma mulher moradora da periferia, andar a pé é um momento raro de não pensar em nada, de desligar-se do celular e estar um pouco sozinha.

Esses pequenos exemplos remetem à experiência tão incensada da figura do caminhante urbano, o *flâneur* que, como Poe, Baudelaire ou João do Rio, experimenta os prazeres da modernidade de Londres, Paris ou Rio de Janeiro – as luzes, a velocidade, o consumo, o prazer de estar na rua, o “banho de multidão”. Na São Paulo contemporânea, é preciso ressaltar, a fragmentação e a precariedade urbana exigem estratégias de sobrevivência para o pedestre. Uma vez que essas condições mínimas são atingidas, porém, é possível dizer que há uma fruição algo consciente da cidade, que é individual mas também se manifesta como uma experiência de viver a coletividade, de encontrar pessoas e lugares interessantes, de apreciar a “arquitetura” do entorno, em outras palavras, de sentir-se parte da cidade.

Surpreendentemente para este autor, para quem o ato de andar a pé estaria, assim como no sentido da palavra pedestre, necessariamente associado a um atributo negativo (o de estar fora de um automóvel, o de ser obrigado a se locomover de maneira lenta enquanto outros chegam longe e rápido ao destino, protegidos da chuva, do sol e de outros inconvenientes), ser pedestre não é visto pelos pedestres como um problema ou uma desvantagem em si.

Ao contrário, ecoando talvez a noção dos papéis transitórios evocada nesta tese pelo sociólogo Eduardo Vasconcellos, **parece claro para as pessoas que elas de fato não “são pedestres”; elas “estão pedestres”**. Andar a pé é um papel temporário, que é substituído em alguns momentos por “estar passageiro” e até “estar motorista” quando a ocasião permitir (e novos aplicativos parecem estar aumentando essa possibilidade).

Andar a pé é uma experiência que está sendo revalorizada em várias cidades do mundo e em São Paulo, com várias peças da legislação, planos e o próprio comportamento de seus habitantes apontando nessa direção. A herança cultural do brasileiro da família patriarcal que era carregado em redes e liteiras ainda durante o século XIX e que assimilou o carro como objeto de desejo parece estar se coadunando com outros tempos e outros modos. O surgimento de uma nova disciplina transversal – a caminhabilidade – evidencia que estamos vivendo mudanças importantes nessa frente, com possível perda de espaço para o carro, que contribui para a perda de urbanidade na cidade sem resolver seus problemas de mobilidade.

A última inferência sobre este trabalho recai justamente sobre a ligação entre o andar a pé e a urbanidade – a qualidade do urbano, a possibilidade de estar num ambiente que favoreça os encontros e a permanência no espaço público.

Há uma correspondência entre o substantivo que exprime a cidade plural – o espaço público – e o verbo que exprime o modo de experimentar a cidade – o andar.

Essa combinação entre o ambiente e o ato de andar a pé é uma noção básica que parece ter se perdido e pode estar ressurgindo. Em outras palavras, uma cidade caminhável é um primeiro passo em direção a uma cidade com urbanidade.

Nesse sentido, a busca do ponto de vista do pedestre pode ser uma chave não só para melhorar a compreensão dos problemas da cidade, como para resolvê-los. Como vimos na última parte do capítulo 3, a simples adoção de um ponto de vista da caminhabilidade pode auxiliar na formulação de políticas públicas e de gestão. Apesar de não ser do escopo inicial desta tese, não pudemos nos furtar a sugerir alguns caminhos, dentro do espírito propositivo da área de arquitetura e urbanismo. São estas as sugestões, detalhadas no capítulo 3:

1. Legislação e fiscalização: garantir a aplicação das leis já existentes e regulamentar o Estatuto do Pedestre.
2. Administração e gestão: estabelecer responsabilidades claras, descentralizar diagnósticos e incluir a participação dos pedestres para detectar rapidamente pequenos problemas.
3. Aproximar a mobilidade do urbanismo. Recuperar o sentido do lugar e tratar os espaços de passagem como espaços de permanência e encontro.
4. Reforçar o papel do andar a pé dentro do conceito de intermobilidade.
5. Encarar as calçadas como lugar de passagem e de permanência.
6. Pensar em trajetos e percursos, não em pontos isolados. Costurar as fraturas urbanas.
7. Reequilibrar o uso do espaço urbano como forma de reduzir a velocidade dos carros e melhorar o ambiente urbano para o pedestre. No médio prazo, incentivar a troca de transporte individual pelo transporte coletivo.
8. Realizar um plano especial de melhoria da caminhabilidade nas periferias.
9. Testar e medir resultados de políticas públicas em caminhabilidade com mais agilidade.

É possível agrupar essa lista de sugestões em três grandes blocos conceituais, que têm o poder de induzir mudanças a curto e médio prazos.

O primeiro conceito é a necessidade de encarar a mobilidade a pé como parte de um sistema de mobilidade urbana, que inclui o transporte público, o privado e a instalação de uma rede de caminhabilidade. Uma das conclusões mais interessantes da prévia da última pesquisa OD é, como vimos, justamente a noção de que São Paulo pode estar

caminhando para a intermodalidade, ou seja, uma situação em que os meios de transporte se integrem cada vez mais. Dentro desse contexto, a preocupação com o acesso a pé a terminais, às trocas entre modais e aos pontos de ônibus ganha especial relevância.

O segundo conceito diz respeito à redução das desigualdades na cidade, com a instalação de um plano específico – e emergencial – de melhoria da caminhabilidade para as periferias. Como vimos no capítulo 2, o desenvolvimento das periferias da cidade contribuiu para o aumento das desigualdades econômicas e sociais, que se manifesta claramente nas narrativas dos pedestres que são obrigados a caminhar por lugares difíceis, inseguros, desinteressantes.

O último conceito destacado diz respeito a uma mudança de ponto de vista: **encarar a mobilidade a pé como parte da experiência de vivência da cidade**, como uma condição indissociável da vitalidade urbana e da própria urbanidade. Nessa direção, é desejável que se aproximem áreas historicamente separadas, como o urbanismo e a mobilidade, cuja fronteira pode ser estreitada em nome da acessibilidade e da fruição urbana.

Para terminar, vale lembrar uma das tantas citações deste texto, feitas por Rebecca Solnit, para quem o “caminhar é um estado no qual a mente, o corpo e o mundo se alinham como se fossem três personagens que finalmente se põem a conversar, três notas que, de repente, formam um acorde”. O mundo, no caso deste estudo, é a cidade de São Paulo. Imaginar que ela possa entrar em harmonia com mentes e corpos que se deslocam a pé cotidianamente é uma pequena utopia que pode significar a melhoria de milhões de experiências individuais, todos os dias.

REFERÊNCIAS

- ABRAHÃO, Sérgio Luís. *Espaço público: do urbano ao político*. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2008.
- ALEX, Sun. *Projeto da praça: convívio e exclusão no espaço público*. São Paulo: Editora Senac-SP, 2008.
- AMATO, Joseph A. *On Foot: a History of Walking*. New York: New York University Press, 2004.
- ANDRADE, Oswald de. *A alegria é a prova dos nove*: antologia. Edição, organização e apresentação de Luiz Ruffato. São Paulo: Globo, 2011.
- ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (org.). *Cidades de pedestres*. Rio de Janeiro: Babilônia, 2017.
- ANELLI, Renato Luiz Sobral. Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. *Arquitextos*, São Paulo, ano 07, n. 082.00, Vitruvius, mar. 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>. Acesso: 9 fev. 2019.
- ASSIS, Machado de. *50 contos*. Introdução, seleção e notas de John Gledson. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- AUSTER, Paul. Cidade de vidro. In: _____. *A trilogia de Nova York*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- BACON, Edmund N. *Design of Cities*. New York: Penguin Books, 1976.
- BAIARDI, Yara. *Nó de transporte e lugar*: dilemas, desafios e potencialidades para o desenvolvimento de um hub urbano de mobilidade. Tese de doutorado. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2018.
- BAUDELAIRE, Charles. *As flores do mal*. Edição bilíngue. Trad. Ivan Junqueira. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.
- _____. *O spleen de Paris*: pequenos poemas em prosa. Porto Alegre: LP&M, 2016.
- BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. São Paulo: Jorge Zahar, 2000.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2000.
- BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- _____. *Charles Baudelaire: A Lyric Poet in the Era of High Capitalism*. London: Verso, 1973.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- BOLLE, Willi. A cidade sem nenhum caráter: leitura de “Pauliceia desvairada”, de Mario de Andrade. *Espaço & Debates*, n. 27. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1989.

- BONASSI, Fernando. *Subúrbio*. São Paulo: Página Aberta, 1994.
- BOYLE, Charles (ed.). *A evolução das cidades*. Rio de Janeiro: Time-Life/Abril Livros, 1993.
- BRAMBILLA, Roberto; LONGO, Gianni. *For pedestrians only*. New York: Whitney Library of Design, 1977.
- BRYSON, Bill. *Em casa: uma breve história da vida doméstica*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- CALABI, Donatella. *História do urbanismo europeu*. São Paulo: Perspectiva, 2012.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. 3. ed. São Paulo: Edusp; Editora 34, 2011.
- CALLIARI, Mauro Sérgio Procópio. *São Paulo e seus espaços públicos: o resgate da urbanidade*. Dissertação de mestrado. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2014.
- _____. *Espaço público e urbanidade em São Paulo*. São Paulo: Bei Comunicação, 2016.
- CAMPOS FILHO, Cândido Malta. *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Editora Senac-SP, 2002.
- CARERI, Francesco. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. São Paulo: G.Gili, 2013.
- CASTELLS Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CERTEAU, Michel de. Caminhadas pela cidade. In: _____. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 1988.
- CHILDE, V. Gordon. The Urban Revolution. *The Town Planning Review*, v. 21, n. 1, 1950, pp. 3-17. Disponível em: www.jstor.org/stable/40102108. Acesso: 9 fev. 2019.
- CHOAY, Françoise. *O urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 1979.
- CÓDIGO DE TRÂNSITO Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm. Acesso: 31 jan. 2019.
- CONLIN, Jonathan. *História de duas cidades: Paris, Londres e o nascimento da cidade moderna*. Belo Horizonte: Autêntica, 2015.
- CORRÊA, Bia; CORRÊA, Pedro. *Brasil lembrado: os fotógrafos do Império*. Rio de Janeiro: Capivara, 2005.
- COSTA, LÚCIO. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/plano-piloto-Brasilia/relatorio-Lucio-Costa.shtml>. Acesso em 12 out. 2018.
- COVERLEY, Merlin. *A arte de caminhar: o escritor como caminhante*. São Paulo: Martin Fontes, 2014.
- CULLEN, Gordon. *Paisagem urbana*. Lisboa: Edições 70, 1984.

DIAFÉRIA, Lourenço. *Crônicas antológicas*. Organização de Roniwalter Jatobá. São Paulo: Nova Alexandria, 2012.

DOMINGUES, Alvaro. (Sub) úrbios e (sub) urbanos: o mal-estar da periferia ou a mistificação dos conceitos. *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, I série. vol. XX/XI, Porto, 1994-95, p. 5-18. Disponível em <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/13695/2/1588000071999.pdf>. Acesso: 9 fev. 2009.

D’OTTAVIANO, Maria Camila Loffredo. Áreas de pedestres em São Paulo: origens, história e urbanismo contemporâneo. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2002.

FÁTIMA, Luciana. *Delírio, poesia e morte*: a solidão de Álvares de Azevedo. São José dos Pinhais: Editora Estronho, 2015.

FELDMAN, Sara. A configuração espacial da metrópole. In: CAMPOS FILHO, Cândido M.; GAMA, Lúcia H.; SACCHETTA, Vladimir (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito*: percursos urbanos e culturais. São Paulo, Editora Senac-SP, 2004.

FERRAZ, Vanessa. *Hospitalidade Urbana em Grandes Cidades*. Tese de doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2013.

FERRÉZ. *Ninguém é inocente em São Paulo*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2006.

FERRI, Denis. *O terminal de ônibus urbano e a estrutura da cidade*: análise da formação tipológica dos terminais e seu papel na estruturação da cidade de São Paulo. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2018.

FOLHA DE SÃO PAULO. Prefeitura tem de conter a dispersão, dizem urbanistas. 18 fev. 2008. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1802200805.htm>. Acesso: 9 fev. 2019.

FREHSE, Fraya. *O tempo das ruas na São Paulo do Império*. São Paulo: Edusp, 2004.

_____. *Ô da rua*: o transeunte e o advento da modernidade em São Paulo. São Paulo: Edusp, 2011.

FREUD, Sigmund. *O mal-estar na civilização*. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2011.

FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mucambos*. São Paulo: Global, 2003.

FRÚGOLI JR. Os espaços públicos numa perspectiva antropológica In: CAMPOS FILHO, Cândido M.; GAMA, Lúcia H.; SACCHETTA, Vladimir (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito*: percursos urbanos e culturais. São Paulo, Editora Senac-SP, 2004.

GARREAU, Joel. *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Doubleday, 1991.

GATTAI, Zelia. *Anarquistas graças a Deus*. Rio de Janeiro: Record, 2006.

GEARING, N. *Dickens in America*. London: Oberon Books, 1998.

GEHL, Jan. *Life between buildings*. London: Island Press, 2011.

_____. *Cities for people*. London: Island Press, 2010.

_____. Cidades para pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GREGORI, Márcia Sandoval. *Mobilidade, imaginário e representação na cidade de São Paulo (1968-2015)*; materialidades e ações no território do Butantã. Tese de doutorado. Orientação Prof. Dr. Carlos Guilherme Santos Serôa da Mota. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2018.

GROS, Frédéric. *Caminhar: uma filosofia*. São Paulo: É, 2010.

GROSTEIN, Marta Dora. Periferias: loteamentos ilegais e formas de crescimento urbano. In: CAMPOS FILHO, Cândido M.; GAMA, Lúcia H.; SACCHETTA, Vladimir (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais*. São Paulo, Editora Senac-SP, 2004.

HALL, Peter. *Cities in Civilization*. London: Phoenix Giant, 1998.

_____. *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano no século XX*. São Paulo: Perspectiva, 1995.

HARDOY, Jorge Enrique. *Ciudades precolombinas*. Buenos Aires: Infinito, 1964.

HART, Michael. *As 100 maiores personalidades da história*. Rio de Janeiro: Difel, 1999.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1993.

HEATHCOTE, E. Secrets of the Sidewalk: What Pavements Say about a City. *Financial Times*, September 9, 2016. Disponível em: <https://www.ft.com/content/83bf6932-6f9c-11e6-a0c9-1365ce54b926>. Acesso: 2 jan. 2019.

HEMINGWAY, Ernest. *Paris é uma festa*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HILLMAN, James. *Cidade e alma*. São Paulo: Nobel, 1993.

HOLANDA, Sergio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HU, Winnie. Dreaded by Drivers, Brooklyn-Queens Expressway is set for repairs. *NYTimes.com*, November 28, 2016. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2016/11/28/nyregion/dreaded-by-drivers-brooklyn-queens-expressway-is-set-for-repairs.html>. Acesso: 15 jan. 2019.

JACOBS, Allan B. *Great Streets*. Boston: MIT Press, 2001.

JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

_____. *Vital Little Plans: The Short Works of Jane Jacobs*. London: Short Books 2017.

JACQUES, Paola Berenstein. Elogio aos errantes. Breve histórico das errâncias urbanas. *Arquitextos*, São Paulo, ano 05, n. 053.04, Vitruvius, out. 2004. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.053/536>. Acesso: 9 fev. 2019.

JANUZZI, Denise de Cássia Rossetto. *Calçadas: a revitalização urbana e a valorização das estruturas comerciais em áreas centrais*. Tese de doutorado. Orientação Bruno Roberto Padovano. São Paulo: FAUUSP, 2006.

- KAKO, I.S. *O papel dos trilhos na estruturação territorial da cidade de São Paulo de 1867 a 1930*. Tese de doutorado. São Paulo: FFLCH-USP, 2013.
- KASARDA, John; LINDSAY, Greg. *Aerotrópole – o modo como viveremos no futuro*. São Paulo: DVS, 2012.
- KIDD, Kenneth. Did Jane Jacobs’ critics have a point after all? *The Star*, November 25, 2011. Disponível em: https://www.thestar.com/news/insight/2011/11/25/did_jane_jacobs_critics_have_a_point_after_all.html. Acesso: 12 out. 2018.
- KOSTOFF, Spiro. *The City Shaped*. New York: Bullfinch Press, 1991.
- LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2014.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- LE GOFF, Jacques. *Por amor às cidades*. São Paulo: Editora da Unesp, 1998.
- LEMBERG, K. Copenhagen, Denmark. In: OECD. *Streets for People*. Paris: OECD, 1973.
- LEWIS, Aidan. “Jaywalking”: como a indústria automobilística proibiu atravessar a rua. *Caos Planejado*, 16 mar. 2015 (artigo originalmente publicado na *BBC News* em 12 fev. 2014). Disponível em <https://caosplanejado.com/jaywalking-como-a-industria-automobilistica-proibiu-atravesar-a-rua/>. Acesso em: 17 jan. 2019.
- LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930.
- MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. *Andar a pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo*. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2008. Disponível em <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16135/tde-11032010-093613/pt-br.php>. Acesso: 9 fev. 2019.
- MARTINS, Luís Pompeo. *A cidade em movimento: a via expressa e o pensamento urbanístico no século XX*. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2017.
- MARX, Murillo. *Cidade brasileira*. São Paulo: Melhoramentos; Edusp, 1980.
- METRÔ; Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos. Balanço da realização e primeiros resultados da Pesquisa Origem e Destino 2017. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>. Acesso: 8 fev. 2019.
- MEYER, Regina M. P. Los Angeles, a metrópole radical de Reyner Banham. *Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*, v. 23, n. 41, p. 12-31, 30 dez. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2317-2762.v23i41p12-31>. Acesso: 16 jan. 2019.
- _____. Pensando a urbanidade. *Resenhas Online*, São Paulo, ano 01, n. 001.18, Vitruvius, jan. 2002. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/01.001/3261>. Acesso: 19 jan. 2019.

_____. *Metrópole e urbanismo*: São Paulo nos anos 50. Tese de doutorado. São Paulo: FAUUSP, 1991.

_____. Dinâmica de transformação da área central de São Paulo. Associação Viva o Centro, s.d. LSPI 0068.

_____. Espaço e lugar no futuro da cidade. *Pós*, n.22, São Paulo, dez. 2008. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/posfau/article/viewFile/43543/47165>. Acesso: 9 fev. 2019.

_____. O papel da rua na urbanização paulistana. *Cadernos de História de São Paulo*. São Paulo, n.2, p.13-23, jan.-dez. 1993.

_____; GROSTEIN, Marta; BIDERMAN, Ciro. *São Paulo Metrópole*. São Paulo:Edusp; Imprensa Oficial, 2004.

MONGIN, Olivier. *A condição urbana*: a cidade na era da globalização. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

MONHEIM, Heiner. Comienzo de un cambio en las tendencias de la planificación urbana y del tráfico. In: PETERS, Paulhans (org). *La ciudad peatonal*. Barcelona: Gustavo Gili, 1979.

MONHEIM, Rolf . De la calle a la ciudad para peatones. In:PETERS, Paulhans (org). *La ciudad peatonal*. Barcelona: Gustavo Gili, 1979.

MORSE, Richard M. *Cidades e cultura política nas Américas*. Organização de Beatriz Helena Domingues. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2017.

_____. *A formação histórica de São Paulo*. São Paulo: Difel, 1970.

MUMFORD, Lewis. *The Culture of Cities*. New York: Harcourt, Brace and Company, 1938.

_____. *The City in History*. New York: Harcourt, s.d. Edição original 1961.

NIGRIELLO, Andreina; OLIVEIRA, Rafael H. A rede de transporte e a ordenação do espaço urbano. *Revista dos Transportes Públicos*, v. 5, n. 133, p. 101-122, jan.-abr. 2013.

NOBRE, E. A. C. (2010). A atuação do Poder Público na construção da cidade de São Paulo: a influência do rodoviarismo no urbanismo paulistano. In: **SEMINÁRIO de História da Cidade e do Urbanismo, 11, 2010, Vitória. Anais**. Vitória: UFES, 2010.

NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar. In: NESBITT, Kate (org.). *Uma nova agenda para a arquitetura*: antologia teórica (1965-1995). 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

O'DONNELL, Julia. *De olho na rua: a cidade de João do Rio*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. More than 270 000 pedestrians killed on roads each year. Disponível em: https://www.who.int/mediacentre/news/notes/2013/make_walking_safe_20130502/en/. Acesso: 17 jan. 2019.

- PAIVA, Lincoln. *Urbanismo caminhável: a caminhabilidade como prática para construção de lugares*. Dissertação de mestrado. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2017.
- PAIVA, Marcelo Rubens. A torre da família bolha. *O Estado de S. Paulo*, 16 nov. 2013.
- PALLONE, Simone. Diferenciando subúrbio de periferia. *Cienc. Cult.*, São Paulo, v. 57, n. 2, p. 11, jun. 2005. Disponível em: http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252005000200006&lng=en&nrm=iso. Acesso: 15 jan. 2019.
- PECHMAN, Robert; KUSTER, Eliana. *O chamado da cidade: ensaios sobre a urbanidade*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.
- PEREIRA, Glaucia G.; NUNES, Ana Carolina A. S. A subestimativa das viagens a pé em São Paulo. Trabalho apresentado no Congresso da ANTP. Disponível em: <https://mobilidadeape.files.wordpress.com/2015/04/a-subestimativa-das-viagens-a-pe-em-sao-paulo.pdf>. Acesso: 8 fev. 2019.
- POLÍTICA NACIONAL de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso: 4 fev. 2019.
- PRADO JUNIOR, Caio. *A cidade de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1983.
- PREFEITURA do Município de São Paulo. *PlanMob/SP 2015*. São Paulo: SPTrans; CET, 2015. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf. Acesso: 4 fev. 2019.
- REIS FILHO, N.G. Urbanização e modernidade: entre o passado e o futuro (1808-1945). In: MOTA, C.G. (org.). *Viagem incompleta: a grande transação*. São Paulo: Editora Senac-SP, 2000. p. 83-118.
- _____. *Evolução urbana no Brasil 1500/1720*. São Paulo: Pini, 2001.
- _____. *São Paulo: vila, cidade, metrópole*. São Paulo: Fapesp, 2004.
- RIBEIRO, Darcy. *A formação do povo brasileiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- RIO, João do. *A rua*. São Paulo: Barbatana, 2016.
- RISÉRIO, Antonio. *A cidade no Brasil*. São Paulo: Editora 34, 2012.
- ROLNIK, Raquel. *Urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Editora Senac-SP, 2000.
- _____. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Nobel; Fapesp, 1999.
- _____. São Paulo, novo século: uma nova geografia? CAMPOS FILHO, Cândido M.; GAMA, Lúcia H.; SACCHETTA, Vladimir (org.). *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais*. São Paulo, Editora Senac-SP, 2004.
- ROMERO, Luis. *Latinoamerica*. Ciudad de México: Siglo Vientiuno, 2010.

- ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- RYKWERT, Joseph. *A ideia de cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- SANTOS, Milton. *Espaço & Método*. São Paulo: Nobel, 1985.
- SÃO PAULO (Município). Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014. Dispõe sobre o Plano Diretor Estratégico. *Diário Oficial da Cidade de São Paulo*, 1. ago. 2014. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE_SUPLEMENTO-DOC.pdf. Acesso: 8 fev. 2019.
- SCHORSKE, Carl E. A cidade segundo o pensamento europeu: de Spengler a Voltaire. *Espaço & Debates*, n. 27. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1989.
- SECCHI, Bernardo. *Primeira lição de urbanismo*. Trad. Marisa Barda e Pedro M. R. Sales. São Paulo: Perspectiva, 2007.
- SENNETT, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- _____. *Carne e pedra*. Rio de Janeiro: Best Bolso, 2014.
- SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- SILVA, Ayrton Camargo e. *Tudo é passageiro: expansão urbana, transporte público e o extermínio dos bondes em São Paulo*. São Paulo: Annablume, 2015
- SILVA, Marcos Virgílio da. São Paulo 1946-1957: representações de cidade na música popular. In: GITAHY, Maria Lucia C. (org.). *Desenhando a cidade do século XX*. São Paulo: Fapesp, 2005.
- SITTE, Camilo. *City Planning According to Artistic Principles*. New York: Phaidon Press, 1965.
- SOLNIT, Rebecca. *A história do caminhar*. São Paulo: Martins Fontes, 2016.
- SOMEKH, Nadia; CAMPOS, Cândido Malta. *A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Editora Mackenzie, 2012.
- SPECK, Jeff. *Walkable City – How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2012.
- THOREAU, Henry D., *Caminhada*. Içara: Dracaena, 2011.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.
- TOLEDO, Roberto Pompeu de. *A capital da solidão*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2003.
- _____. *A capital da vertigem*. São Paulo: Objetiva, 2015.
- TOPALOV, Chistian et. al. A aventura das palavras da cidade, através dos tempos, das línguas e das sociedades. São Paulo: Romano Guerra, 2014.

- VARGAS, Heliana. Shopping Centers: novas relações entre a atividade comercial e o espaço urbano. In: Encontro Nacional da Anpur, 5, 1993, Belo Horizonte. *Anais*. Belo Horizonte: Anpur, 1995. v. 2. p. 736-47.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Circular é preciso, viver não é preciso*: a história do trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo: Annablume; Fapesp, 1999.
- VIGARELLO, Georges. *O limpo e o sujo*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Fapesp; Nobel, 2005.
- WHYTE, William. *The Social Life of Small Urban Spaces*. Nova York: Project for Public Spaces, 2012.
- WILLIAMS, Raymond. Percepções metropolitanas e a emergência do modernismo. In: _____. *Política do modernismo*. São Paulo: Unesp, 2011.
- WOOLF, Virginia. *Mrs. Dalloway*. Lisboa: Relógio d'Água, 2004.
- WOUTAT, Donald. High Tech: Auto Makers' History Revisited. *Los Angeles Times*. January 6, 1985. Disponível em: http://articles.latimes.com/1985-01-06/business/fi-7131_1_computer-industry. Acesso: 11 jan. 2019.
- YÁZIGI, Eduardo. *O mundo das calçadas*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.
- ZEVI, Bruno. *Saber ver a arquitetura*. 6. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.