Universidade de São Paulo
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
Departamento de Geografia
Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana

CLAUDIO DA SILVA SANTOS

Corpo e mobilidade urbana: uma experiência pedestre na cidade de São Paulo

São Paulo

2014

CLAUDIO DA SILVA SANTOS

Corpo e mobilidade urbana: uma experiência pedestre na cidade de São Paulo

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre.

Área de concentração: Geografia Humana

Orientador: Prof. Dr. Francisco Capuano Scarlato

São Paulo

2014

FOLHA DE APROVAÇÃO

Nome: SANTOS, Claudio da Silva

Título: Corpo e mobilidade urbana: uma experiência pedestre na cidade de São Paulo

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre.

Aprovado em: _____

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

“Quando abrir a porta e assomar à escada, saberei que lá embaixo começa a rua; não a norma já aceita, não as casas já conhecidas, não o hotel em frente; a rua, a floresta viva onde cada instante pode jogar-se em cima de mim como uma magnólia, onde os rostos vão nascer quando eu os olhar, quando avançar mais um pouco, quando me arrebentar todo com os cotovelos [...] e arriscar minha vida enquanto avanço passo a passo para ir comprar o jornal na esquina.”

(Julio Cortázar)

Placa de rua, sugerida por Julio Plaza, com poema de Régis Bonvicino, 1980.

GRATIDÕES

Pela rua começamos. Das Academias: sem saída, mas uma luz no fim desse túnel chamado cotidiano. É uma felicidade compartilhar o teto e a vida com vocês: Paçoca, Haínd, Xavito, Nat, Theo, Pigui e Maicão. Mozum!

Aos amigos Marcos Véio, Iuri e Bigode, que resolveram encarar uma experiência marcante e dar passos mais largos que nossas pernas poderiam dar.

Fê, Anaclara, Marte e Marcela, os estudos – ainda bem que não só eles! – são mais divertidos ao lado de vocês.

Marcha, Fernandão, Gustavo, Catatau, Tico, Cubano, Lia, Boni, Luni, Guto, Sid, Marinho, Fabião, Sandrinho, Brunão, Ramon, Fabrício, Don, Dafne, Allan, Vera, Aragi, Pedrinho, Luís, Luísa, Paulinha, Karen, Daniel, Chico, Marizinha, Glauco, Rocio, Juninho, Rê, Baldraia, Pedrão, Jean: cada palavra trocada, cada conversa despretensiosa, cada experiência fazem todo sentido.

Micael, Mottinha, Margaret, Panis, Camila, Levin e Gabi: vidas novas, velhas (e boas) amizades!

À Regina, minha querida mãe; à família, em especial ao Mouzar, grande tio, pela leitura atenta do texto da qualificação.

Ao pessoal – estudantes e equipe docente e de funcionários – do Rainha da Paz. Pela acolhida que recebi quando cheguei, pela liberdade possível e pelo apoio constante.

Ao Cortázar, Paulo Mendes Campos, Drummond, Leminski, Orwell e Bandeira.

Ao acaso, aos encontros e desencontros.

À professora e amiga Isabel: como pode uma só pessoa, no meio dessas coisas rígidas chamadas ciência e universidade, unir tanta sensibilidade, beleza e lucidez?

Às professoras Glória e Amélia, assim como ao professor Dieter, que fizeram parte – direta ou indiretamente – da minha trajetória.

Ao Scarlato, sábio e mestre. A amizade construída ao longo desses anos e a confiança depositada por você deram a tranquilidade necessária para continuar com a pesquisa.

Ao CNPq, pelo financiamento de parte da pesquisa.

RESUMO

SANTOS, Claudio da Silva. **Corpo e mobilidade urbana: uma experiência pedestre na cidade de São Paulo**. 2014. 116 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

Este trabalho procura entender a relação entre o corpo e a mobilidade urbana a partir de uma experiência pedestre na cidade de São Paulo. Para tanto, a pesquisa parte da discussão sobre como o pedestre vem sendo interpretado na Geografia e em outras áreas do conhecimento, trazendo o debate sobre a rua inserida no contexto da produção do espaço, afinal, é nela que se dão as contradições entre os corpos e as máquinas de transportar.

Palavras-chave: Corpo; Mobilidade urbana; Pedestre; São Paulo; Produção do espaço.

ABSTRACT

SANTOS, Claudio da Silva. **Body and urban mobility: a pedestrian experience in the city of São Paulo**. 2014. 116 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

This work tries to understand the relationship between the body and the urban mobility from a pedestrian experience in São Paulo. Therefore, the research of the discussion about the pedestrian has been interpreted in geography and other areas of knowledge, bringing the debate about the street into the context of production of space, after all, it is here that give the contradictions between pedestrians the machines to transport and the city.

Key-words: Body; Urban mobility; Pedestrian; São Paulo; Production of space.

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO: CAMINHAR NÃO É UM ESPORTE.....	9
2. INTRODUÇÃO.....	24
3. PEDESTRE E CORPO: DO PRESSUPOSTO BIOLÓGICO À CONDIÇÃO URBANA	27
4. O CENTRO DA CIDADE DE SÃO PAULO: A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E AS MÁQUINAS DE TRANSPORTAR	46
4.1 PEDESTRES, O FETICHE DO AUTOMÓVEL E A CIDADE DE SÃO PAULO	69
4.2 SÃO PAULO: MOBILIDADE, IMOBILIDADE E RENDA	76
5. A RUA: ENCONTROS, DESENCONTROS E ENCONTRÕES.....	97
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	111
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	113

1. APRESENTAÇÃO: CAMINHAR NÃO É UM ESPORTE¹

Seis de abril de 2012. Feriado. Seis horas da manhã. Começávamos, eu e mais dois amigos, nesse momento a realização de uma ideia que há muito tempo já nos rondava: ir do Butantã até Itaquera – a pé.

Butantã porque é nesse bairro que vivemos, moramos, nos conhecemos. Itaquera porque era o destino de viagens diárias realizadas por mim nos últimos meses de 2011 por conta de um trabalho temporário, além de ser o bairro em que um dos que me acompanhavam passou boa parte da vida.

A minha dúvida inicial era a seguinte: eu vou de trem do Butantã até Itaquera todos os dias em apenas uma hora. Eventualmente, nos dias em que a viagem durava uma hora e meia, já sentia certo desconforto em relação à “demora”. Será que se não houvesse o trem esse deslocamento seria viável? Será que eu poderia morar no Butantã e trabalhar nessa região “distante” da cidade se eu escolhesse me deslocar a pé?

Assim, resolvemos realizar uma, entre tantas outras, experiência pedestre na cidade de São Paulo, caminhando por ruas inóspitas, lugares distantes, percebendo por meio do corpo o que é se deslocar a pé por São Paulo.

Na noite de cinco de abril combinamos o horário de saída e elaboramos o trajeto a ser percorrido, que no final não foi tão seguido como planejamos... Os primeiros passos foram dados na Avenida Comendador Alberto Bonfiglioli. Duzentos metros depois, já a primeira parada: engolimos um café da manhã rapidamente. Seguimos até a Avenida Eiras Garcia que, por sua vez, nos levaria até a Corifeu.

A partir dela, continuaríamos em direção à Vital Brasil e dali atravessaríamos o Rio Pinheiros pelo viaduto Eusébio Matoso. Caminhamos boa parte da Corifeu, a Vital inteira e, ao nos aproximarmos do início da Vital, onde ela se encontra com a Francisco Morato, a primeira grande mudança na paisagem: dois padrões urbanísticos, resvalando-se entre si. O Butantã, suas casas, ruas tortuosas, íngremes, de aspecto mais antigo, menos verticalizado, contrastando com a cidade para além do rio, ou com o bairro de Pinheiros, cujos inúmeros prédios espelhados refletiam o sol que começava a sair de seu descanso noturno e a esquentar o dia.

No Butantã, especialmente nas áreas próximas ao metrô, podemos perceber a verticalização das construções, tão comum em grande parte da cidade. Somente pela percepção, não se vê a especulação imobiliária, mas a vivência nesse bairro possibilita ver algumas transformações: aumento dos preços de aluguéis e dos imóveis, quantidade maior de prédios, desaparecimento de

¹ Título retirado de um capítulo do livro *Caminhar, uma filosofia*, de Frederic Gros (2010). Para o autor, o esporte é uma questão de técnicas, regras, improvisações e talentos. Caminhar não pressupõe resultados, números, mas sim a lentidão, o encontro, a multisensorialidade.

estabelecimentos comerciais mais antigos...

O entroncamento entre a antiga estrada que levava tropeiros até Itu e Sorocaba e a Francisco Morato nos levou também à primeira mudança no roteiro original. Em vez de atravessarmos o Rio Pinheiros pela Eusébio Matoso e subirmos a Rebouças em direção ao Centro, resolvemos caminhar pela Rua Lineu de Paula Machado, a rua do Jockey Clube, até a Ponte Cidade Jardim.

Nesse momento, um caso curioso aconteceu. Por estarmos observando curiosamente a paisagem, os edifícios, as ruas, tirando fotos e fazendo anotações, duas pessoas nos questionaram se éramos turistas ou se estávamos perdidos... Interessante notar o quanto causou estranheza aos outros o fato de estarmos andando por aí sem a mecânica pressa cotidiana, observando, registrando nosso entorno.

Durante mais ou menos dois quilômetros, apenas muros e portões fechados. De um lado, o Jockey; de outro, casas de alto padrão, com grandes garagens que certamente comportam muitos carros. Muros, avenida, automóveis, meia dúzia de pedestres, ausência de comércio – vazio.

Foto 1 – Calçada na Avenida Lineu de Paula Machado
Fonte: Claudio da S. Santos / Abril de 2012

A calçada, pelo menos a que se encontra com os muros do Jockey, é larga, o que pode nos levar a crer que ali é um lugar com boas condições para pessoas a pé. No entanto, as condições em que ela se encontra – acidentada, esburacada – nos revelaria o contrário.

Além desses obstáculos permanentes, naquele dia outro elemento ocupava esse lugar. Por conta de um festival de música que ocorreria ali naquele final de semana, metros e mais metros de grades foram colocadas sobre a calçada a fim de organizar a entrada e a saída de pessoas que compraram seus ingressos e logo mais chegariam aos milhares para consumir aquele espetáculo, sem, no entanto, levar em consideração os poucos pedestres que insistem em percorrer aquele espaço, barrando a passagem e os obrigando a continuar seu percurso pelo meio da avenida, já movimentada e com alguns veículos àquela hora da manhã.

Foto 2 – Calçada tomada por obstáculos na Av. Lineu de Paula Machado
Fonte: Claudio da S. Santos / Abril de 2012

No novo percurso escolhido, chegamos à ponte que nos permitiria ir ao outro lado do rio, a Ponte Cidade Jardim. Facilmente a atravessamos, pois há um espaço lateral reservado para quem deseja ou necessita percorrê-la andando. De cima dela, paramos para observar o rio morto que une e separa partes tão diferentes e semelhantes da cidade.

Já do lado oposto, percebemos uma pedra em nosso caminho. Não há calçada que leve quem vem a pé da ponte para as outras ruas do bairro, ou seja, há um espaço destinado ao pedestre na ponte, mas esse espaço não liga nada a lugar nenhum. Para quem estava disposto a ir até a Zona Leste de São Paulo, isso seria um problema?

Atravessamos uma alça de acesso feita para os automóveis saírem da Marginal Pinheiros em direção ao Itaim, depois um canteiro com plantas e, por fim, uma grade de pouco mais de um metro

de altura. Uma corrida – literalmente – de obstáculos e barreiras. Mas, para uma pessoa com restrições de locomoção, como pular grades, atravessar canteiros, viver numa cidade em que calçadas desaparecem assim que esbarram numa via expressa?

Enfim, estávamos no Itaim Bibi. Confesso que pensei, ao escrever este relato, em fazer o trocadilho com o nome do bairro e as buzinas dos automóveis, porém, a rua por qual seguimos adiante parecia um deserto cercado por muros, grades e vigiadas por câmeras e guaritas. Condomínios de luxo separados da rua, a vida inteiramente voltada para dentro...

Foto 3 – Rua “deserta” cercada por muros
Fonte: Claudio da S. Santos / Abril de 2012

Essas ruas apresentam um traçado estranhamente tortuoso, ainda mais se levarmos em conta que ali, segundo um modelo de planejamento que visa à mobilidade – o bairro Cidade Jardim, cuja construção foi influenciada por uma teoria arquitetônica homônima – as ruas deveriam apresentar outro traçado, o radial, o que nos levou a pensar o quanto isso se devia ao fato de as ruas terem sido destinadas somente ao trânsito local de moradores, dificultando o deslocamento de “intrusos”. Tanto é que mesmo a pé tivemos que refazer o caminho inversamente para continuarmos, já que ela

terminava numa enorme garagem de um prédio.

O caminho inverso nos levou à Cidade Jardim e, por ela, fomos até a Avenida Brigadeiro Faria Lima. A ideia inicial, como foi dito, era atravessar os bairros do Itaim e Pinheiros, subindo a Rebouças em direção ao Centro. No entanto, mal andamos pela Faria Lima e resolvemos caminhar pelas ruas do Itaim sem um trajeto pré-determinado.

Logo após esses momentos, todos nós um tanto distraídos, percebemos que havíamos chegado à Avenida São Gabriel, sem nem saber como, apenas nos deixando levar pelos traçados de cada rua com a qual nos deparávamos.

Sabíamos que a São Gabriel passaria a se chamar Avenida Nove de Julho, caso andássemos em direção ao centro da cidade. E foi o que fizemos: percorremos uma parte dessa avenida cercada, principalmente, por grandes imóveis comerciais voltados para um público de alta renda, ainda fechados àquela hora da manhã.

Só que o entorno sem graça nos sugeria que deveríamos novamente evitar o movimento de algumas grandes avenidas e voltar a caminhar pelas ruas mais internas dos bairros que estávamos: Jardim América e Jardim Paulistano.

Mais uma vez, grandes casas, poucas pessoas, monotonia. Fomos andando até que encontrássemos alguma rua que novamente nos colocasse no caminho para o centro. Como um labirinto, percorremos algumas ruas dos Jardins, quando reconhecemos que havíamos chegado à Rua Augusta.

Por ela, poderíamos chegar à região central de São Paulo e, assim, seguir até Itaquera. Subindo, atravessamos a Rua Oscar Freire, templo do comércio de luxo em São Paulo, rua repleta de comércios e restaurantes extremamente caros, elitizados. Por ela, caminhamos por pouco tempo.

Interessante notar aqui duas coisas: é uma das poucas ruas da região em que há a presença de bancos para sentar, além de ser, talvez, a única a ter mapas colocados em cada quarteirão, com o claro objetivo de facilitar a busca por aquelas lojas de grife. Elementos básicos de qualquer grande *shopping center* de uma metrópole, com a especificidade de esse ser a céu aberto – na rua, espaço público por excelência; não como os espaços semi-públicos (ou semi-privados) que são esses *shoppings*.

Finalmente, chegamos à Avenida Paulista. E eram onze horas da manhã, um percurso que de ônibus duraria cerca de 40 minutos, mas a pé já contava com cinco horas de duração.

Pelo cansaço que começava a aparecer, em vez de andarmos direto por essa avenida-símbolo de São Paulo, paramos por alguns minutos na Rua São Carlos do Pinhal, bem atrás do MASP, e ficamos observando o vale que agora tem seu fundo ocupado pela Nove de Julho.

Também conversamos sobre qual percurso faríamos dali pra frente. Escolhemos seguir a São Carlos do Pinhal que nos conduziria até a Brigadeiro Luís Antônio e, depois nela, descemos sentido

centro até a Rua Condessa de São Joaquim.

Essa rua passa por cima da Vinte e Três de Maio, grande avenida da cidade de São Paulo, projetada na primeira metade do século XX, mas construída apenas na década de 1960 conforme o Plano de Avenidas do prefeito Prestes Maia. Naquela posição privilegiada pela vista panorâmica que o viaduto nos dava, poucos carros e um mar de prédios era o que saltava aos olhos.

Interessante notar a desproporção entre os espaços destinados ao motor e às pernas, síntese de uma cidade como São Paulo.

Foto 4 – Avenida Vinte e Três de Maio
Fonte: Claudio da S. Santos / Abril de 2012

Decidimos seguir em frente e fomos parar na Liberdade. Por lá, as ruas eram claramente mais movimentadas, não somente por automóveis, mas principalmente por pessoas, em sua maioria buscando serviços, mercadorias e lazer referentes à identidade oriental que o bairro apresenta. Nesse momento do percurso, passamos a procurar algum lugar para uma pausa e um almoço, afinal já passava do meio-dia.

Pelos custos e por quanto queríamos gastar, só o encontramos na Praça da Sé, que fica a poucos metros de onde estávamos, bem movimentada para o começo de tarde de um feriado prolongado. Nesse bar encontramos mais uma pessoa, que se juntou a nós até o fim da caminhada.

Cansados, mas determinados a chegar ao nosso destino final, almoçamos com relativa pressa. Do Marco Zero de São Paulo até o bairro de Itaquera, demoraríamos o mesmo tempo gasto até ali, mais ou menos seis horas, calculamos.

O combinado era iniciar o percurso da Zona Leste a partir do Brás. Para isso, deveríamos passar nas proximidades do Parque Dom Pedro, sem definir exatamente, no entanto, qual caminho faríamos da Praça da Sé até ali.

Passamos por algumas ruas exclusivas de pedestres no centro, vimos algumas aglomerações, a maioria motivadas por discursos religiosos ou por artistas se apresentando em busca de alguns trocados. Alguma coisa diferente do que acontece por lá durante outros dias da semana?

Foto 5 – Rua de pedestres no Centro de São Paulo
Fonte: Claudio da S. Santos / Abril de 2012

Da Praça da Sé, andamos em direção ao Pátio do Colégio, descemos pela Ladeira do Carmo até o Mercado Municipal. De lá, passamos por baixo do conjunto de viadutos do Parque Dom Pedro, espremidos nas estreitas calçadas, cercados de um lado pelos veículos em alta velocidade e de outro, por blocos de concretos jogados por ali a fim de proibir a permanência de pessoas naquele lugar, correndo riscos para atravessar ruas claramente voltadas para as rodas, não para os pés.

Foto 6 – Blocos de concreto colocados para evitar a permanência de moradores de rua embaixo de viaduto em São Paulo
Fonte: Claudio da S. Santos / Abril de 2012

De lá, seguimos pela Rangel Pestana por um longo tempo até cruzarmos por cima a linha férrea, num viaduto em que dois pedestres não conseguem andar lado a lado, de tão estreita que sua calçada é. Aqui, para várias pessoas, a disputa por espaço no trânsito da cidade é também uma disputa física com os veículos. Resta a elas ocupar as sobras das ruas.

Foto 7 – Pequeno espaço destinado ao pedestre em viaduto de São Paulo
Fonte: Claudio da S. Santos / Abril de 2012

Continuamos em linha reta, percorrendo a Rangel Pestana até o momento em que ela se transforma na Avenida Celso Garcia até a esquina com a Rua Bresser, quando decidimos virar à direita nela. Novamente, agora pelo Viaduto Bresser, cruzamos a linha de trens da CPTM.

Em seguida, depois do viaduto, viramos à esquerda na Alcântara Machado, e tivemos que fazê-lo utilizando os caminhos dos carros, atravessando uma alça de acesso para quem estiver motorizado, pois os espaços destinados exclusivamente aos pedestres, como as calçadas, eram ausentes. Essa tarefa se transforma em risco, em correria.

Nas proximidades da estação de metrô Belém, ouvimos o som de uma música bem alta e muitas vozes, o que nos fez procurar o lugar de onde aquilo tudo vinha. Andamos por algumas ruas dali, percebemos uma movimentação que convergia para um determinado ponto e, assim, nos deparamos com um culto evangélico em uma igreja ainda em construção, mas que já se mostrava enorme.

Resolvemos entrar, tomar uma água, encher nossas garrafas e conversar com quem estivesse disposto a isso. Mas, devido ao início do culto, ninguém estava. Mesmo assim ainda ficamos um tempo por lá, observando tudo. Resolvemos sair e continuar a caminhada. Era interessante notar que a polarização criada por essa igreja gerava um fluxo considerável de pedestres, em sua maioria, caminhando do metrô até ela.

De longe, avistávamos a Avenida Salim Farah Maluf, uma grande ponte que a cruzava, que na ocasião eu sequer sabia que se chamava Viaduto Pires do Rio, e o Tatuapé mais ao fundo dessa paisagem. Era por ali que seguiríamos.

No Tatuapé caminhamos basicamente em linha reta, sem dobrar esquinas aleatoriamente. Nossos corpos já mostravam sinais de dor e exaustão, o ritmo já se mostrava mais lento. A percepção era de que a cidade, mesmo sem a pressão do cotidiano e das horas, não era feita para quem resolve caminhar por ela.

Para economizar alguma energia restante, atravessamos o Tatuapé, o Carrão e faríamos o mesmo com a Penha. Mas, sem motivo aparente, fomos lentamente caminhando pelas ruas íngremes do bairro até o ponto mais alto que conseguimos, onde se localiza a Igreja Nossa Senhora da Penha. Entre a estação de metrô e a igreja, algumas praças e ruas bem tortuosas e estreitas nos davam a impressão de não estarmos numa metrópole de quase 20 milhões de habitantes, mas sim numa pequena cidade do interior do Brasil.

Já estava quase escuro, o pôr-do-sol se colocava no horizonte e, dali mesmo, da porta da igreja, pela primeira vez, pensamos se deveríamos encurtar nosso caminho previsto, se deveríamos desistir e pegar logo o trem até Itaquera...

Como se pode ver, insistimos. Mais objetivos, decidimos que não faríamos mais paradas e que pegaríamos a Radial Leste até a estação Itaquera, numa linha reta que não desse margem para

mudanças de percurso.

Fomos beirando a linha vermelha do metrô, cercados de um lado por um alto muro que separa os trilhos e de outro por uma larga avenida que praticamente liga a Zona Leste de São Paulo ao centro da cidade. Sem nem possibilidades de virar ora à esquerda, ora à direita, sempre em linha reta. Entre muros, asfalto e carros. Uma paisagem que praticamente não mudou da estação Penha até a Corinthians-Itaquera, passando pela Vila Matilde, Guilhermina-Esperança, Patriarca, Arthur Alvim.

Esse último trecho do percurso foi extremamente exaustivo e completado por teimosia, num ritmo mais veloz do que a lentidão contemplativa de antes. As dores que começaram nos pés e pernas já tomavam o corpo todo, o cansaço já era enorme e estávamos há quase 14 horas andando. Toda e qualquer subida era um obstáculo e um desestímulo.

E assim, finalmente, chegamos à estação Corinthians-Itaquera. Ainda precisávamos ir até a COHAB II, local de residência da família de um dos que estavam nessa maratona.

Tão perto, tão longe. As dores e o cansaço físico tornaram-se impossibilitadores. A cidade, que exigia de mim deslocamentos cotidianos do Butantã até Itaquera, não permite qualquer possibilidade de vivê-la como pedestre. Parece que o corpo, os sentidos, os ritmos são inapropriados para as dimensões e velocidades de uma metrópole como São Paulo. Desistimos de continuar a pé, pegamos o trem em Itaquera até a estação José Bonifácio da CPTM e assim chegamos, finalmente, ao nosso destino final.

O saldo? Cerca de 40 quilômetros percorridos em 14 horas, um joelho direito dolorido por meses e uma história. Esse trajeto, as mudanças de direções, as descrições, enfim, estão representados nos mapas seguintes.

MAPA DO TRAJETO PERCORRIDO

Autoria: Claudio da Silva Santos e Nathalee Bosqué Fernandes

MAPA DO TRAJETO PERCORRIDO

Articulação das Folhas

Autoria: Claudio da Silva Santos e Nathalee Bosqué Fernandes

Direito de ir e vir²

Outro dia fui ao médico e ele me perguntou se eu ando bastante a pé.

– Muito – respondi. – Pois então ande mais ainda.

O conselho é saudável, mas não sei como se possa andar com as calçadas e o leito das ruas cheios de veículos, sem uma beiradinha para o infortunado pedestre. Fomos definitivamente proscritos da cidade. E não temos para onde ir, pois o progresso chega ao interior, com seu cortejo de máquinas, desde o automóvel até a carreta, passando pela moto, a escavadeira, a britadeira e demais bichos mecânicos incumbidos de obstar o alegre movimento das pernas. Estava pensando na impraticabilidade da prescrição médica, e me pedir de volta o dinheiro da consulta, quando meus olhos se abriram à notícia de que vai ser criada a Associação de Pedestres do Rio de Janeiro, a exemplo da existente em São Paulo.

Aleluia! Se me dessem licença, gostaria de ser o primeiro associado inscrito, mas receio que, ao se instalar a entidade, não tenha condições de chegar à sede, pelas dificuldades do trânsito. Serei talvez associado telefônico ou postal, caso não me seja negado o direito de ir da minha residência até a agência de correio mais próxima.

A associação, dizem-me, editará uma cartilha do pedestre, que me habilite a desfrutar os direitos da minha condição. Talvez fosse judicioso editar simultaneamente a cartilha do motorizado, para que esta faça a revisão de conceitos até agora norteadores de seu comportamento. Assim, pelo menos reivindicaremos nossos direitos específicos brandindo cartilhas em lugar de palavrões ou argumentos baculinos. Vencerá quem melhor usar sua cartilha.

Apenas, temo que nós, pedestres, não tenhamos chance de tirar do bolso o folheto que será a nossa Bíblia, também pedestre, pois a experiência comprova que o motorizado não dá tempo para o confronto de princípios. Os princípios em geral são nossos, e a rua é deles, senão a cidade inteira.

Sou ainda forçado a meditar na precariedade de uma associação que, como todas as outras, reúne indivíduos e não santos de altar. A maioria esmagadora dos indivíduos, como se sabe, aspira a ser qualquer coisa além do que é. Falamos mal do carro ou do ônibus se ele ameaça atropelar-nos, mas bem que gostaríamos de ser donos de uma traquitana ou de uma empresa de transportes. Evidentemente, é diverso o ponto de vista de quem está dentro do veículo, com relação ao ponto de vista de quem está fora – e a propriedade cultiva seus valores éticos distintos.

Imagina se eu, segundo secretário da Associação, me cansar da posição inconfortável de pedestre e disputar o sorteio de um Chevette. E ganhar. Serei um traidor da classe ou apenas um

² Carlos Drummond de Andrade, crônica publicada no Jornal do Brasil de 09/05/1982.

fraco mental exausto de pleitear uma vaga de transeunte, sempre recusada?

O pedestre é, afinal, uma espécie que tende a desaparecer, se é que já não desapareceu de todo, e eu estou aqui briqueando nestas teclas sem me dar conta de que também sumi do mapa e sou apenas um fantasma do Segundo Reinado, que açambarcava o espaço infinito de um Brasil sem desenvolvimento, quando o único veículo era o cavaleiro maneiro.

Já estava conformado com a etiqueta social de fantasma, quando leio que a Associação de Pedestres de São Paulo é constituída de arquitetos, engenheiros, economistas, pessoas indubitavelmente vivas e atuantes na vida brasileira de hoje, e que a futura entidade carioca vem sendo organizada por um sociólogo. Então, nem tudo está perdido, não sou o “*revenant*” que supunha ser, e devo admitir que ainda existem pedestres, por sinal qualificados, e dispostos a defender seus direitos, de maneira organizada e eficiente.

Fora de brincadeira: é criar e tocar pra frente, com ânimo e perseverança. Assim como as associações de moradores de bairro vão conseguindo formar uma consciência comunitária, sensibilizando as autoridades, pois se trata de uma força ascendente, capaz de exercer pressão e comprovar a eficácia do apelo coletivo, uma associação de pedestres, formando em comunhão de vistas com aquelas, cuidará daquilo que interessa a todo o complexo urbano e pede tratamento especial.

Vamos trabalhar pela afirmação (ou reafirmação) da existência do pedestre, a mais antiga qualificação humana do mundo. Da existência e dos direitos que lhe são próprios, tão simples, tão naturais, e que se condensam num só: o direito de andar, de ir e vir, previsto em todas as constituições... o mais humilde e o mais desprezado de todos os direitos do homem. Com licença: queremos passar.

2. INTRODUÇÃO

Como pensar o pedestre? O que é ser pedestre? O que explica o lugar que o pedestre ocupa na cidade de São Paulo?

O interesse pelo tema vem de longa data, vem das minhas experiências enquanto pedestre em algumas cidades brasileiras, especialmente a capital paulista. Quando um dos elementos do trânsito de uma cidade como São Paulo passa a ser objeto de um estudo, é preciso articular alguns conceitos, entre eles o da mobilidade e o da produção do espaço.

Falar de mobilidade é falar do direito à cidade, entendido de acordo com Lefebvre (2001). O direito de produzir a cidade tal como se quer, de se apropriar, de viver. O direito para além da troca, da mercadoria, da propriedade.

A mobilidade cotidiana deve ser compreendida como um recurso ou capital social inerente à população quando esta necessita realizar seus deslocamentos para executar uma atividade. Cabe ainda dizer que, numa sociedade democrática, cuja constituição garante o direito de ir e vir, a mobilidade deve ser encarada como um direito fundamental para todos os habitantes. (SOUZA, 2013, p. 74)

No entanto, baseada na lógica do consumidor em lugar da lógica do cidadão (SANTOS, 1998), o acesso à cidade tem se dado pelo acesso à propriedade privada, tornando, assim, esse processo excludente e limitador do que pensamos serem os direitos básicos de um habitante da cidade, entre eles o de ir, vir e permanecer.

Há muito tempo vejo e sinto o desrespeito dos motoristas aos pedestres, como se estes e seus escassos espaços – calçadas, semáforos, faixa de pedestres, praças – estivessem atrapalhando a alta velocidade do automóvel e o deslocamento rápido dos seus passageiros. A falta de respeito e o ataque aos direitos daqueles que se deslocam a pé não é privilégio dos condutores de veículos particulares. Ele surge de todos os lados e de formas mais ou menos sutis: as calçadas transformadas em escadarias para facilitar a entrada de automóveis nas garagens das casas; buracos e obstáculos; precariedade do transporte coletivo, o alto preço de suas tarifas e seus horários reduzidos; o planejamento do Estado, que notadamente privilegiou o transporte individual em detrimento de outras formas de mobilidade por meio de uma dilatação do sistema viário voltado para o automóvel; imposição de distâncias.

Claro que toda escolha é um ato parcial, impossível de ser neutro e repleto de questões pessoais. Se optei por este tema e não por outro é porque a questão me toca de alguma maneira.

Contudo, não desejo fazer aqui uma apologia ao pedestre nem um simples ataque ao automóvel. Enquanto aparência, a falta de respeito é o que inicialmente percebe-se na relação entre o pedestre e a cidade. Mas o que pode estar por trás disso?

Pretendo, antes de tudo, entender qual é a relação do pedestre inserido no processo e nas dinâmicas de transformações socioespaciais da metrópole de São Paulo decorrentes da urbanização, especialmente em sua articulação com o automóvel, além de procurar entender, a partir da cidade, a relação entre o corpo e o espaço.

Assim sendo, esta pesquisa tem como questões principais: o que é ser pedestre em São Paulo? Quais relações produziram a condição do pedestre nessa cidade?

O caminho escolhido para isso parte do pressuposto de que São Paulo foi produzida – em sua relação com os transportes –, a partir do sistema de bondes (mesmo os movidos à tração animal) e trens e, posteriormente, a partir do ônibus e do automóvel.

Sua produção e ocupação foram também determinadas pela necessidade de tempos e deslocamentos exigidos em escalas e ritmos que cada vez mais se assemelham às escalas e ritmos mecânicos, industriais.

O recorte da pesquisa, o centro da cidade de São Paulo, atualmente sobreposto ao chamado Centro Antigo, apresenta potência explicativa, por ser bem atendido por transportes públicos e um lugar de aparente privilégio aos pedestres, com ruas destinadas exclusivamente a eles. Na busca pelo diálogo constante entre a parte e o todo, representada pela metrópole, quais serão as relações envolvendo a centralidade e o urbano? Será que o que queremos entender se limita somente ao Centro?

A tentativa é de dividir a pesquisa em quatro temas principais. No primeiro discutirei como o pedestre vem sendo interpretado em parte das ciências humanas e da produção acadêmica brasileira. Um fato que pode ser facilitador é a pouca quantidade de textos referentes a esse tema, o que me permite tomar contato com boa parte desses estudos. Mas, por conta disso, há a dificuldade de não existir uma grande bibliografia, de não saber exatamente de onde partir. À interpretação mais teórica também procuro somar e articular as experiências obtidas a partir dos trabalhos de campo.

No segundo tema, procuro escrever algumas considerações sobre produção do espaço urbano de São Paulo, o Centro da cidade e as máquinas de transportar. Esses objetos técnicos motorizados responsáveis pela mobilização espacial de pessoas e, principalmente, mercadorias. A ideia é tratá-las como máquinas para enfatizar a relação entre os ritmos mecânicos impostos por esses objetos – e pela cidade – aos ritmos corporais. Dentro dessa ideia, trazer elementos que apontem para a discussão da relação entre a cidade, o pedestre e o automóvel.

O terceiro tema traz apontamentos sobre mobilidade, imobilidade e renda. A mobilidade urbana, fundamentada na diferenciação de classes, reflete a desigual divisão dos tempos e espaços de São Paulo, alimentando a segregação espacial. E também nos usos diversos da rua.

A rua inserida no contexto da produção do espaço aparece como quarto tema, pois é justamente nela que se reflete a relação entre o pedestre, seu outro – o automóvel e as máquinas de

transportar – e a cidade de São Paulo.

Por fim, serão expostas algumas considerações finais sobre o processo dessa pesquisa.

3. PEDESTRE E CORPO: DO PRESSUPOSTO BIOLÓGICO À CONDIÇÃO URBANA

O que tanto o relato, possivelmente exaustivo, de uma caminhada (certamente mais exaustiva do que o próprio relato) que atravessou a cidade de São Paulo no sentido oeste-leste em 2012 e a crônica do Drummond escrita na década de 1980 sobre o caminhar no Rio de Janeiro nos revelam? O que há em comum entre eles?

A dificuldade de viver uma metrópole como pedestre. Não somente pelos obstáculos físicos impelidos a quem está a pé, como calçadas esburacadas, estreitas ou automóveis velozes nos empurrando para as escassas beiradas das ruas, mas também por um componente importante: o tempo.

Distâncias exaustivas percorridas em ritmos alucinantes para além do corpo; longos trajetos feitos em poucas horas, às vezes minutos, a fim de se chegar pontualmente em seus compromissos de trabalho.

A distância percorrida neste percurso é um elemento do cotidiano de milhares de pessoas, que se deslocam da periferia para o centro, mobilizadas para ocupar um lugar na divisão social do trabalho. Porém, o modo como esse espaço é percorrido costuma ser por transporte público ou individual, dificilmente a pé. Geralmente, grandes deslocamentos, oprimidos pela pressão do tempo, são realizados através das máquinas de transportar, não pelo próprio corpo.

Há quem veja somente os benefícios do desenvolvimento tecnológico e afirme que os meios de transporte só facilitaram nossas vidas, e que antes da invenção dos trens e dos automóveis, deslocar-se era uma tarefa extremamente árdua. Será tudo isso verdade?

A aparente economia de tempo que resulta da velocidade, possibilitada pelos meios de transporte modernos, não foi originalmente nenhum bem desejável [...] Em 1802, o escritor Johann Gottfried Seume foi a pé da Saxônia até a Sicília e descreveu a viagem no seu célebre relato "Passeio até Siracusa" [...] Henry David Thoreau [...] dizia: "cheguei à conclusão de que quem anda a pé anda mais rápido". [...] Todavia, Seume e Thoreau não eram "inimigos da técnica". Estavam preocupados com algo diferente: desconfiavam de que a ampliação e aceleração da mobilidade não resultaria, como diríamos hoje, em uma melhora da "qualidade de vida". Para Thoreau, os homens precisavam despende esforços enormes para fins que lhes são alheios, só para poder "ganhar o dinheiro para o transporte". [...] O que se perde nisso é a qualidade de vida mais importante: a qualidade do próprio tempo de vida. Ir a pé da Saxônia até a Sicília, como fez Seume, foi um uso extremamente luxuoso de tempo, algo que nenhum executivo moderno poderia permitir-se, mesmo ganhando milhões por ano e dirigindo o carro mais rápido. Porém, a eliminação do fim cultural e humano, posto para si mesmo, desonraria assustadoramente a qualidade do tempo de vida. Não é preciso idealizar as condições pré-modernas para compreender que "o hábito de utilizar a melhor parte de sua vida para ganhar dinheiro" (Thoreau) somente pode levar à autodestruição do homem. (KURZ, 1997, p. 346-348)

Os deslocamentos socialmente necessários, as distâncias impostas e a velocidade exigida não eram de tal escala que negassem a escala do corpo e seus ritmos. Mas qual é a escala do corpo? A do alcance dos passos, do olhar, do cheiro, dos sentidos... Dificilmente alguém se atreveria a cobrir uma distância superior a cem quilômetros num único dia. A movimentação não era pendular, os deslocamentos não eram repetitivos (pelo menos não no intervalo de algumas horas dentro do mesmo dia).

Foi no ritmo do automóvel que o capital consolidou sua dominação no século XX, e é o automóvel que domina o imaginário dos sujeitos-sujeitados do capital [...] “Mas a bicicleta não é rápida o suficiente”, reclamarão os fetichistas do motor a gasolina. Mas quem precisaria chegar rápido quando não houvesse mais trabalho abstrato e dominação, quando a técnica avançada, liberada da camisa de força do capital, fosse colocada para trabalhar para nós, liberando-nos da labuta, do esforço e da pressa, quando o *homo luddens* conquistasse o reino da liberdade, aposentando o *homo faber*? (CUNHA, 2009, p. 173)

Acrescento aqui: os passos não são rápidos o suficiente! Hoje, o tempo e a distância do deslocamento, ou seja, a velocidade do movimento é tamanha que se considera normal percorrer cem, duzentos quilômetros por dia. E milhões de pessoas realmente o fazem e o repetem cotidianamente, geralmente utilizando alguma máquina como extensão do próprio corpo.

Ivan Illich diz sobre o usuário de transporte motorizado que “sua percepção da relação do espaço com o tempo foi objeto de uma distorção industrial. Ele perdeu o poder de se conceber como outra coisa que não seja usuário” (ILLICH, 2005, p. 48). Na mesma obra, podendo ser estendida tal interpretação aos passageiros de transportes coletivos, o autor afirma que o motorista:

Esquece que é o homem que cria o território com seu corpo, e assume por território o que não é mais que uma paisagem vista através de uma janela por um ser amarrado a seu banco. Já não sabe marcar a extensão de seus domínios com a pegada de seus passos. (ILLICH, 2005, p. 48)

Tornou-se banal ir do Butantã até Itaquera, usando esse trecho como exemplo por conta do relato apresentado. Quarenta quilômetros de distância percorridos na escala dos minutos, por automóvel, metrô ou trem. Isso é uma exigência social, assim como o próprio espaço e suas distâncias são também produtos sociais, criando um ritmo alucinante que cada vez mais se generaliza como imposição.

Mas, antes da invenção das máquinas de transporte, alguém era impelido a ir e voltar de onde saiu no período de um dia, mesmo que essa distância fosse superior a cinquenta quilômetros, por exemplo? Alguém realizava seus deslocamentos nesse ritmo? Havia essa repetição cotidiana dos movimentos?

Então, quem é o pedestre? Seria simplesmente quem anda ou está a pé? Aquele que se desloca pela força das suas pernas cotidianamente em busca de um lugar na divisão do trabalho? Aquele que se movimenta lentamente respeitando os ritmos dos seus passos?

Para ajudar na reflexão e na tentativa de dizer mais sobre o pedestre em sua relação com a cidade de São Paulo, com os automóveis, com o sistema de transporte, com o trabalho etc. a tentativa será de articular alguns autores e dados estatísticos que se debruçaram sobre temas próximos ao desta pesquisa.

Maria Malatesta diz que para todos aqueles que têm condições físicas, caminhar é uma atitude natural cujos princípios não são sequer percebidos.

Andar a pé constitui a forma mais direta de provimento individual dos meios de transporte. O deslocamento a pé é um dos mais importantes modos de transporte urbano. É o modo mais utilizado para percorrer pequenas distâncias, incluindo a complementação das viagens realizadas por outros modos de transporte. (...) A primordialidade da caminhada, que de tão repetida e automatizada é pouco refletida como ato em si, pode ser responsabilizada pela reduzida importância que lhe é dada no tratamento do espaço urbano, tanto no planejamento do sistema de circulação, como no seu reatamento espacial formal: o desenho ambiental urbano. Dessa forma o deslocamento a pé, modo de transporte mais humano, e quem o pratica, são sistematicamente relegados pela tecnologia urbana a um plano secundário. (MALATESTA, 2007, p. 15)

Será que algum deslocamento é um “desejo natural”? Ora, todos os movimentos são dependentes da divisão social do trabalho e se relacionam às necessidades de reprodução social, formadas por inúmeras determinações. Nada natural.

A Associação Brasileira de Pedestres em São Paulo (ABRASPE/SP), em seu *site*, disponibiliza uma carta chamada “Somos Todos Pedestres” cujo conteúdo trata de algumas considerações sobre quem é o pedestre:

Os pedestres universalmente são o maior grupo e o mais frágil entre todos os participantes do tráfego: quase todos nós somos pedestres em determinados níveis. Um terço dos nossos movimentos de rotina são efetuados a pé e, além disso, qualquer deslocação motorizada começa e termina pelo nosso pé.³

Aqui também é possível outra contraposição: o número de viagens a pé pode até representar um terço dos deslocamentos, mas em distância percorrida os automóveis, ônibus e trens superam não as distâncias realizadas pelas próprias pernas? Em outras palavras, quem tem maior capacidade de percorrer as distâncias produzidas pela escala metropolitana é o pedestre ou quem está motorizado?

³ Disponível em: <<http://www.pedestre.org.br/>> Acesso em Maio de 2011.

Além disso, apesar das viagens a pé representarem um terço dos deslocamentos diários em São Paulo – o que é um número considerável –, em espaço viário ocupado, o pedestre representa a mesma proporção de ocupação dos veículos?

Outra interpretação, próxima à anterior, coloca o pedestre como “a pessoa que se desloca a pé pelos espaços públicos abertos e por rede de caminhos de pedestres, caminhos projetados ou espontâneos por onde estes se deslocam” (AZEVEDO, 1992 apud FERREIRA, 2002, p. 199). William Ferreira ainda afirma que:

É preciso levar em consideração o proprietário de veículo particular individual que, em algum momento de seu percurso, dependendo do destino, passa da condição de motorista para a de pedestre. (FERREIRA, 2002, p. 199)

Assim seria também para o usuário de transporte coletivo que, em algum momento, desloca-se a pé e torna-se pedestre, pois, nas palavras de Vasconcellos (2001):

[...] na realidade, como as pessoas desempenham vários papéis no trânsito, com necessidades mutáveis e conflitantes, não existe um objeto simples para sustentar um movimento social: as pessoas “são” várias coisas enquanto circulam e precisam de condições variadas e conflitantes para complementar um deslocamento. (VASCONCELLOS, 2001, p. 75)

Uma abordagem um pouco diferente, segundo os conceitos utilizados na Pesquisa Origem e Destino 2007 do Metrô, coloca o pedestre como aquele que realiza sua viagem a pé, percorrida inteiramente da origem ao destino, não complementada com nenhum outro modo de transporte (coletivo ou individual), cujo motivo da viagem refere-se ao trabalho ou à escola, independentemente da distância percorrida. Ou na qual a distância percorrida é superior a 500 metros, para os demais motivos (lazer, compras etc.). Em outras palavras, pedestre somente quando a distância é maior do que quinhentos metros ou quando o motivo for trabalho ou escola.

Há, portanto, diferentes momentos do ser pedestre, variadas definições.

No entanto, do que pouco se fala?

[...] do corpo. É ele que se move, que interage, que atua na rua, cumprindo ou não funções, produto e produtor de contexto. Subjaz, assim, às diferentes abordagens dos usos da rua. Mesmo que nem todos os autores se deem conta disso. (FREHSE, 2009, p. 166)

Mas qual corpo? Não a corporeidade (abstração entre as abstrações; não o corpo social, já mutilado pela divisão do trabalho). O *corpo espacial*: nem como sujeito nem como objeto filosófico, mas sim como “produto e produção de um espaço, dele recebe imediatamente as

determinações: simetrias, interações e reciprocidades de ações, eixos e planos, centros e periferias, oposições concretas, ou seja, espaço-temporais” (LEFEBVRE, [s.d.]).

Segundo Lefebvre, o espaço em si não é nada. Não se ocupa um espaço porque isso pressupõe o espaço vazio, absoluto, continente a ser preenchido. Seguindo essa afirmação, o autor traz uma hipótese: cada corpo é um espaço e tem seu espaço.

Para Merleau-Ponty, “[...] longe de meu corpo ser para mim apenas um fragmento de espaço, para mim não haveria espaço se eu não tivesse corpo.” (MERLEAU-PONTY, 1994, p. 149)

Ou, nas palavras do geógrafo italiano Tonino Bettanini (1985, p.113), “não somente o meu corpo não é para mim um simples fragmento do espaço como também para mim não haveria espaço se eu não tivesse um corpo”.

Portanto, o corpo cria, produz espaço e intersecções entre um corpo e outros corpos. Media a experiência da vida com o espaço urbano.

A professora Amélia Damiani nos esclarece:

A atualidade da concepção [de Leibniz] está em mobilizar os termos da relação espaço-corpo, relativizá-los mutuamente, de maneira que o espaço puro e vazio só pode ser a ausência do corpo e das práticas sociais, não sua universalidade. (DAMIANI, 2008, p. 14)

Uma racionalidade estreita e rasa omite o fundo e o fundamento do espaço, o corpo total, o cérebro, os gestos etc. Ela esquece que o espaço não consiste na projeção de uma representação intelectual, mas que ele é, inicialmente, entendido (escutado, sentido, percebido) e efetuado (pelos gestos e deslocamentos físicos). Isto é, entendido e efetuado pelo corpo.

Assim, como a causalidade fisiológica, a tomada de consciência não pode começar em parte alguma. É preciso ou renunciar à explicação fisiológica, ou admitir que ela é total – ou negar a consciência ou admitir que ela é total; não se pode referir certos movimentos à mecânica corporal e outros à consciência, o corpo e a consciência não se limitam um ao outro, eles só podem ser paralelos. (MERLEAU-PONTY, 1994, p. 174)

Como cindir consciência e corpo; corpo e espaço? E, o corpo como espaço, não é também uma consciência espacial?

Dessa forma, uma questão aparece: como o espaço urbano de São Paulo é produzido? Inserida no modo de produção capitalista, a metrópole é mais uma das mercadorias que carrega consigo o fetiche e a alienação. Assim, a consciência espacial é limitada, alienada. O corpo, paralelo à consciência, também se produz alienado, de si e do espaço, se vê como fragmento. Percebe-se o espaço assim; mas no vivido (inconscientemente?) ele é fragmento ou totalidade?

Quais as práticas sociais que a relação corpo-espaço produz? E o corpo no espaço do capital,

o que é?

Harvey, a partir da produção capitalista do espaço, pensa o corpo dialeticamente e propõe uma forma de compreendê-lo, relacionando-o com debates mais amplos, como a globalização (HARVEY, 2005, p. 136), que está levando a mudanças estruturais na demanda e na localização de empregos e moradias, trazendo alterações profundas nas necessidades de transporte, e na possibilidade de as pessoas terem acesso aos modos de transporte, recriando os padrões e as exigências dos deslocamentos.

Em sua primeira proposição, ele afirma que o corpo é um projeto inconcluso, de certo modo maleável histórica e geograficamente. A segunda diz que o corpo não é uma entidade fechada, mas uma “coisa” relacional criada, delimitada, sustentada e dissolvida num fluxo espaço-temporal de múltiplos processos, o que equivale dizer que diferentes processos (físicos e sociais) produzem tipos distintos de corpos.

Contudo, isso não permite ver o corpo como produto passivo de processos externos. O corpo, criador de ordem a partir do caos, é capaz de criar ordem não apenas em seu interior, mas também em seu entorno (HARVEY, 2005), pois, “as leis do espaço são as leis do corpo vivo” (LEFEBVRE, [s.d]). No corpo, a dialética entre passividade e subversão (atividade?) abre espaço para o vivido, pois ao mesmo tempo em que ele é produto de uma sociedade, ele é ativo nas relações sociais que o envolvem.

A dialética passividade-atividade abre espaço para o vivido. Nem tudo é programado e capturado e, assim sendo, a vida cotidiana como resíduo também dá lugar ao informal e ao espontâneo: “A vida cotidiana, o lugar do simples e do sórdido, é, simultaneamente, o lugar e o tempo em que o humano se realiza” (DAMIANI, 1999, p.169).

Para o corpo, os lugares, os indicativos do espaço, são qualificados pelo próprio corpo: perto, longe, cima, baixo, direita, esquerda etc.

Segue-se disso, por conseguinte, que o modo de produção do espaço-tempo tem vínculos inextricáveis com a produção do corpo. “Com o advento da lógica cartesiana”, queixa-se Lefebvre (1991, p. 1), “o espaço penetrou no domínio do absoluto..., o espaço veio a dominar, por meio de sua contenção, todos os sentidos e todos os corpos”. Lefebvre e Foucault (particularmente em *Vigiar e Punir*) fazem aqui a causa comum: a libertação dos sentidos e do corpo humano do absolutismo do mundo produzido do espaço e do tempo cartesianos/newtonianos se torna central às suas estratégias de emancipação. E isso significa contestar a visão mecanicista e absolutista por meio da qual o corpo é contido e disciplinado. Mas mediante que práticas corporais foi produzida essa concepção cartesiana/newtoniana do espaço e do tempo? E como elas podem ser subvertidas? (HARVEY, 2005, p. 139).

No corpo, interno e externo se distinguem, mas não se separam. Nele e através dele, as

trocas se multiplicam e se diversificam: energia e informações. O corpo é, assim, uma fronteira permeável.

Por sua vez, socialmente, externamente ao corpo, as fronteiras tendem a ser absolutizadas e hierarquizadas em fragmentos do espaço: propriedade privada, território, Estado-nação.

No mundo em que vivemos, o pedestre também é corpo, pernas. Mas é o corpo inserido numa relação necessária com o espaço urbano, onde se concentra o moderno. E um dos pressupostos do mundo moderno é o movimento. O corpo produtor e produzido pela modernização, na qual se insere e recebe inúmeras informações e determinações sociais.

Pensar o pedestre é pensá-lo como prática social mediada pelo corpo na sua relação com a cidade, com outros corpos e com seu outro – a máquina (automóvel). Portanto, é o corpo espacial em movimento com outros corpos e objetos também em movimento. *É o corpo como meio de circulação* (VASCONCELLOS, 2001).

Dessa forma, cria-se uma relação contraditória entre o corpo e seu entorno, o espaço, na qual o primeiro tende a se abrir, enquanto o segundo tende a se fechar. O corpo que transita entre a necessidade e a vontade, que se desloca com as pessoas e com as rodas, espremido entre ambas, também apertado no percurso entre a casa e o trabalho, percursos que se colocam à revelia desse corpo.

A partir disso, o que os deslocamentos e seus meios revelam sobre a relação do corpo com a cidade e com os automóveis?

No caso da cidade de São Paulo, podemos perceber isso quando, caminhando pelo espaço programado, isto é, no espaço das normas, vigiado e controlado, somos condicionados a um determinado movimento, mas o corpo deseja realizar outro.

Ao atravessar uma rua, por exemplo, o pedestre procura o menor caminho, o menor dispêndio de energia. Porém, dependendo do fluxo de veículos por ali, o corpo e sua energia se sujeitarão aos caminhos traçados pelo planejamento ou à força dos motores.

A racionalidade do automóvel vai se infiltrando no corpo: anda-se pela direita, velocidade constante, evita-se o contato físico. O carro despende energia, percorre caminhos maiores. O corpo, não.

William Ferreira (2002) até mesmo lista algumas características do comportamento dos pedestres: preferências por caminhar sempre no mesmo nível, evitando passagens subterrâneas e passarelas; pequenas distâncias; o estabelecimento de uma região em torno de si, destinada a servir de proteção contra contatos físicos indesejados...

O corpo, mediante algumas práticas sociais, como aquelas submetidas às práticas mecânicas da máquina e do automóvel, foi produzida então a concepção cartesiana/newtoniana do espaço e do tempo, expressa na citação anterior de David Harvey? Elas podem ser subvertidas?

Que se imagine o tempo em que cada população conseguiu medir o espaço, tendo suas unidades de medida, emprestadas de partes do corpo: polegar, cotovelo, pé, palmo, etc. [...] A relação do corpo com o espaço, relação social de uma importância desconhecida em seguida, conservava então uma imediatividade que deveria se alterar e se perder: o espaço, a maneira de o medir e de falar dele apresentavam aos membros da sociedade uma imagem e um espelho vivo de seu corpo. (LEFEBVRE, 2000 apud DAMIANI, 2008, p. 15)

Mais uma vez apoiando-me em Lefebvre [s.d.], o “homem” jamais deixa de alinhar seu espaço, de balizá-lo, de marcá-lo seja em relação ao seu corpo considerado como centro, seja em relação a outros corpos – até mesmo celestes, por exemplo.

As marcas são objetos carregados de afetividade, “simbólicos”. Os acidentes do terreno se prendem seja a uma lembrança, seja a uma ação possível. As redes de veredas e caminhos constituem um espaço tão concreto quanto aqueles dos corpos, que eles prolongam.

As distâncias e rotas que ligam partes da cidade podem até ser os mesmos, mas será que os caminhos percorridos a pé ou por carro são iguais? Em vários momentos, o caminho percorrido por um pedestre é o mesmo de um automóvel, mas qualitativamente esse caminho não parece ser o mesmo. Há nuances e percepções para o pedestre que são imperceptíveis por quem se desloca envolvido por uma máquina.

E na metrópole de São Paulo, em que os referenciais são reprogramados constantemente, como pensar o espaço qualificado (balizado) pelo corpo na lógica do espaço abstrato?

O espaço – o não quantificado – avalia-se em tempo, em medidas mal definidas (dos passos, da fadiga) – em fragmentos do corpo (polegada, pé, palmo etc.), segundo o filósofo francês. O corpo não se vê no espaço como um ponto entre outros num meio abstrato. Essa percepção só advém mais tarde: com o espaço abstrato dos “planos” e mapas.

Nos deslocamentos cotidianos, sempre determinados pelo tempo do trabalho, não percebemos o espaço exatamente assim, na lógica dos planos? Uma rota pré-definida, diariamente estabelecida, a percorrer em um tempo também já previsto... Quilômetros, metros, horas, minutos e até segundos: medidas exatas, quantificando e calculando os movimentos corporais. A circulação, engrenagem dessa metrópole, produzida industrialmente, mecanicamente.

Porém, nem sempre o andar a pé se insere na esfera da necessidade. Para alguns, andar a pé é somente o passeio, sem rumo, se perder pela cidade, passagens. A forma possível de se pensar o pedestre, nesta perspectiva, seria a aproximação com o *flâneur*.

Que significa flunar? Flunar é ser vagabundo e refletir, é ser basbaque e comentar ter o vírus da observação ligado ao da vadiagem. Flunar é ir por aí de manhã, de dia, à noite, meter-se nas rodas da população [...] é estar sem fazer nada e achar absolutamente necessário ir até um sítio lóbrego, para deixar de lá ir, levado pela

primeira impressão [...]

É vagabundagem? Talvez. Flanar é a distinção de perambular com inteligência. Nada como o inútil para ser artístico. Daí o desocupado *flâneur* ter sempre na mente dez mil coisas necessárias, imprescindíveis, que podem ficar eternamente adiadas [...] à porta do café, como Poe no *Homem da multidão*, dedica-se ao exercício de adivinhar as profissões, as preocupações e até os crimes dos transeuntes. (JOÃO DO RIO, 2012, p. 22)

Esse termo se generaliza a partir de Charles Baudelaire, na Paris da metade do século XIX. O crescimento moderno da cidade cria necessidades de deslocamento e movimentos determinados por certos ritmos programados que vão sendo incorporados ao cotidiano daquele que passeia pelas ruas. No entanto, o *flâneur* se diferencia do pedestre na medida em que aquele precisa de espaço livre e não programado.

A flanagem dificilmente poderia ter se desenvolvido em toda a plenitude sem as galerias, rodeada de vitrines, meio-termo entre a rua e o interior das casas. Para o *flâneur*, a rua torna-se casa, ambiente familiar, pois é no meio de um oceano de pessoas que ele se esconde da sociedade e aproveita seu anonimato.

Ele é o “homem da multidão” – na expressão de Edgar Allan Poe – imerso na impessoalidade da existência, transeunte anônimo inserido na multidão e, ao mesmo tempo, imerso na solidão.

Porém, quando até mesmo a multidão se congestionava, não porque o trânsito de veículos a deteve, mas sim porque foi bloqueada por outras multidões, a flanagem não pode florescer.

Com as galerias parisienses, onde o *flâneur* se protegia da vista dos veículos que não admitem o pedestre como concorrente, as ruas foram sendo superadas por esses espaços “semi-públicos”, transformadas por esses interiores.

Segundo Mika Featherstone (2000), um dos declínios do *flâneur* e suas interdições podem ser percebidos pela substituição das ruas por espaços “semi-públicos” e seu alto grau de vigilância, controle e homogeneização. No caso da Paris do século XIX, as galerias. No caso de São Paulo dos momentos atuais, os *shopping centers*.

Outro momento, segundo o mesmo autor, é o da ascensão do tráfego: automóveis e estreitamento de calçadas levam ao fim do passeio despreocupado pela cidade.

Nesse contexto é que não há mais sentido o passo lento do *flâneur*. Se a rua permite sua existência mudando seu passo, na metrópole as vidas de trânsito rápido cerceiam seus passos, o fim da calçada tira o *flâneur* da rua, joga-o nos *shoppings centers*, que se assemelham às grandes construções fascistas, com suas falsas colunas gregas de imitação de mármore e sua monumentalidade constrangedora. Havia o transeunte que se perde na multidão, mas também havia ainda o *flâneur*, que precisa de espaço para agir e que não quer privar-se da sua privatização. Ocioso, caminhava como se fosse uma personalidade: assim era o seu protesto contra a divisão do trabalho, que transforma as pessoas em especialistas. Assim ele

também protestava contra a operosidade e eficiência. Se dependesse dele, o progresso teria esse passo [da tartaruga]. Mas não foi ele quem teve a última palavra: foi Taylor, que transformou em palavra de ordem: “abaixo a *flânerie*”. (CARLOS, 2001, p. 332)

Se em Paris no século XIX o *flâneur* deixava que a lentidão prescrevesse o ritmo do seu caminhar, o “progresso” de São Paulo não permitiu sequer que essa ilusão florescesse. Se antes poderia caminhar protestando contra a divisão do trabalho, contra a “industriosidade” (BENJAMIN, 1989, p. 50), os ritmos do andar em São Paulo, no início do século XX, já nasciam sob a égide da velocidade, do tempo e do espaço abstratos.

Em São Paulo, quando não há a multidão congestionada por outras multidões, há a concorrência entre pedestres e automóveis, vencida desde sempre por este último: situação impeditiva para a flanagem.

Uma das características que também se perdem é a da indiferença ao ritmo da vida moderna, que permitia, por exemplo, que o *flâneur* saísse pelas ruas a levar uma tartaruga pela coleira para passear (FEATHERSTONE, 2000, p. 192). Com as máquinas e, atualmente, as redes de comunicação, houve uma aceleração enorme do ritmo em que novas percepções são colocadas diante dos olhos e dos sentidos, em geral (FEATHERSTONE, 2000, p. 203).

O *flâneur* passa a ser um “abandonado na multidão” e, por isso, partilha a situação da mercadoria, síntese de inúmeras abstrações e contradições. O caminhante, o pedestre é, portanto, uma mercadoria. Tal impessoalidade e indiferença da mercadoria refletem-se nos corpos, seus gestos e seus comportamentos.

Walter Benjamin, citando trecho de *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*, obra de Engels, fala um pouco mais da impessoalidade na grande cidade:

Essa concentração colossal, esse amontoado de dois milhões e meio de seres humanos num único ponto centuplicou a força desses dois milhões e meio... Mas os sacrifícios que isso custou, só mais tarde se descobre. Quando se vagou alguns dias pelas calçadas das ruas principais, só então se percebe que esses londrinos tiveram de sacrificar a melhor parte de sua humanidade para realizar todos os prodígios da civilização, com que fervilha sua cidade; que centenas de forças, neles adormecidas permaneceram inativas e foram reprimidas... O próprio tumulto das ruas tem algo de repugnante, algo que revolta a natureza humana. Essas centenas de milhares de pessoas de todas as classes e situações, que se empurram umas às outras, não são todas seres humanos com as mesmas qualidades e aptidões e com o mesmo interesse em serem felizes? E, no entanto, passam correndo uns pelos outros, como se não tivessem absolutamente nada em comum, nada a ver uns com os outros; e, no entanto, o único acordo tácito entre eles é o de que cada um conserve o lado da calçada à sua direita, para que ambas as correntes da multidão, de sentidos opostos, não se detenham mutuamente; e, no entanto, não ocorre a ninguém conceder ao outro um olhar sequer. Essa indiferença brutal, esse isolamento insensível de cada indivíduo em seus interesses privados, avultam tanto mais repugnantes e ofensivos quanto mais esses indivíduos se comprimam num espaço exíguo. (ENGELS, 1868 apud BENJAMIN, 1989, p. 54).

Tratando de espaços exíguos, Simmel descreve uma situação na Europa no começo do século XX que há tempos se repete cotidianamente em São Paulo:

Quem vê sem ouvir fica muito mais inquieto do que quem ouve sem ver [...] As relações recíprocas dos seres humanos nas cidades se distinguem por uma notória preponderância da atividade visual sobre a auditiva. Suas causas principais são os meios públicos de transporte. Antes do desenvolvimento dos ônibus, dos trens, dos bondes do século XIX, as pessoas não conheciam a situação de terem de se olhar reciprocamente por minutos, ou mesmo por horas a fio, sem dirigir a palavra umas às outras. (SIMMEL, 1912 apud BENJAMIN, 1989, p. 36)

A condição não parece nada acolhedora. No entanto, em que medida o *flâneur* é ainda significativo nos dias de hoje? (FEATHERSTONE, 2000, p. 189).

A cidade contemporânea é incapaz de acomodar a flanagem, pois ela é cada vez mais destituída de espaços públicos; ela é imposição de ritmos cada vez mais velozes; novas formas de locomoção (carros, trens, metrô) eclipsaram o *flâneur*; novas maneiras de viver o espaço foram produzidas (por meio da velocidade, das janelas, das grades, do distanciamento etc.).

Dessa forma, o pedestre como o passeador, o que flana pela cidade, livre da opressão dos ritmos da cidade moderna, pode até existir. Mas não como totalidade.

Um relato muito rico e detalhado nos ajuda a demonstrar a pressão do relógio sobre as pessoas.

O proletário, o homem móvel por excelência, aqui per-corre literalmente a cidade toda, que não deixa de estigmatizá-lo como homem lento, demorado, malandro, preguiçoso, marginal ou candidato a tal. O pesadelo começa na integração com o metrô: todos correm, partindo do metrô Brás em direção ao trem, uns 900 metros. Os homens – principalmente os homens – correm quais fugitivos acossados por fantasmas para que sejam, depois de 23 km de viagem, depositados e imobilizados nos confins da metrópole. A correria é necessária, pois um passo mais lento é uma diferença de 15 a 30 minutos a mais de tempo perdido: é ter de esperar mais, portanto, e ter de pegar o próximo trem superlotado, quase sem chance de embarque, fechando as portas ou já saindo, e olhar para trás e ver uma multidão que pensava também em fazer o mesmo e que agora já se dirige para uma outra plataforma, almejando um lugar menos espremido, de preferência nos vagões lá da frente. Pegar o trem é quase uma tática de guerra, exigindo muito exercício físico, astúcia e um estado de alerta constante. (DUARTE, 2013, p. 114-115)

No percurso entre o Butantã e Itaquera, citado no início do texto, o espaço percorrido sem a pressão brutal do tempo abstrato nos deu condições de avaliá-lo não pelas horas, pelos quilômetros, pela velocidade... Caminhamos, observamos, sentimos: o corpo cansado, articulações e músculos doloridos por semanas, o dia transformando-se em noite, o devagar ditando nosso ritmo. O pedestre, esse elemento da paisagem urbana, aparentemente está em outro tempo, no caso, o da lentidão. Percebe o espaço diretamente com o corpo, sente na pele a pressão das distâncias e da aceleração.

E, sinceramente, quem está fisicamente preparado – ou até mesmo disposto – para enfrentar esse deslocamento e suas consequências cotidianamente? Eu não!

O corpo mobilizado pelas abstrações, portanto, se reduz. A que? A um certo fragmento do espaço, a um certo número de movimentos, à atrofia da múltipla sensorialidade.

Na cidade de São Paulo, na (i)mobilidade, na limitação, reduz-se e restringe-se a um pequeno conjunto de fragmentos. O morador/trabalhador de um bairro ou uma região costuma concentrar seus movimentos a pé somente nas áreas próximas de sua moradia ou emprego, já que as viagens a pé, geralmente, são de curta distância.

O que isso pode gerar? A impossibilidade de viver a cidade inteira como pedestre; a viver e experimentar apenas fragmentos da metrópole, muitas vezes desconexos ou “conectados” por meios de transporte, essas máquinas que nos carregam de um lugar e nos depositam em outro, atropelando o caminho.

A divisão do trabalho exige de cada corpo somente certo número de movimentos. Com a especialização estendendo-se aos gestos, aprofunda-se ainda mais a fragmentação do corpo.

Como isso aparece na sociedade em que vivemos? O corpo adaptado ao computador (sentado, costas curvadas, pequenos movimentos dos punhos e dedos); ao automóvel (exigência de movimentos leves dos braços, pernas e olhos); aos trens e ônibus (imobilização dos gestos, cabeça baixa, olhares voltados para o chão, a viagem encarcerada, onde cada passageiro se imobiliza enquanto a máquina trata de atravessar o espaço); aos *smartphones* (pequenas máquinas capazes de fazer seus usuários andarem de cabeça baixa e dedos inquietos, de hipnotizar seus olhares, relevando tudo à sua volta, até que um tropeço ou um encontrão o traga novamente à realidade).

Voltando, então, à pergunta feita anteriormente: o que é o corpo no espaço do capitalismo? Para Harvey, o corpo é estratégia de acumulação porque é a partir dele e justamente nele que o capital variável está contido, realizado – real ou virtualmente – nos processos de produção e reprodução.

Capital variável é uma expressão que se refere à venda/compra e ao uso da força de trabalho. Mas o avanço da análise de Marx evidencia que o próprio capital variável dispõe de um sistema de circulação distinto. O trabalhador (uma pessoa) vende força de trabalho (uma mercadoria) para que o capitalista a use no processo de trabalho em troca de um salário em dinheiro que lhe permite comprar mercadorias manufaturadas pelos capitalistas, a fim de viver e poder assim voltar ao trabalho. (HARVEY, 2005, p. 142)

Se o capital variável se realiza e circula por meio dos corpos, esses corpos devem ser mobilizados para o trabalho para que cumpram sua capacidade de gerar valor. Como? Através do dilaceramento das potencialidades do corpo, da domesticação e educação dos corpos, da alienação

corporal, todos transformados – seja pela violência explícita dos mecanismos de repressão, seja pela violência implícita nos sistemas educacionais e afins (escolas, universidades, televisão, moda, publicidade etc.) – em corpos dóceis, usando a expressão de Foucault.

O deslocamento do pedestre – e dos corpos – como capital variável, usando o espaço como capital fixo, do ponto de vista econômico, envolve o processo de circulação. O capital pode mover-se como mercadoria, como dinheiro ou como um processo de trabalho empregando capital constante e capital variável. Máquinas e corpos, diferentes mercadorias, diferentes tempos de circulação.

Mas também envolve produção e consumo. Movimentar-se, agora, relaciona-se, não exclusivamente, mas quase isso, com a sobreviver e consumir: ir ao trabalho, ou à busca de um, ir a algum espaço de lazer consumi-lo e consumir. O investimento no setor de transporte parece vir para garantir a circulação de capital e mercadorias.

Segundo David Harvey (1994), “a troca de mercadorias materiais envolve a mudança de localização e movimento espacial”, por isso, a cidade, também lugar da produção e reprodução social, tem sido feita para a circulação e o consumo.

E para ultrapassar as barreiras espaciais? Do ponto de vista do capital, a resposta vem na busca por eficiência na relação entre tempo e dinheiro.

O tempo de produção, associado com o tempo de circulação da troca, forma o conceito do “tempo de giro do capital”. Este também é uma magnitude de importância extrema. Quanto mais rápida a recuperação do capital posto em circulação, tanto maior o lucro obtido. (HARVEY, 1994, p. 209)

O autor prossegue:

O capitalismo [...] tem sido caracterizado [...] por contínuos esforços de redução dos tempos de giro, acelerando assim processos sociais, ao mesmo tempo em que diminui os horizontes temporais da tomada de decisões significativas. Há, contudo, algumas barreiras a essa tendência [...] há toda uma história de inovações técnicas e organizacionais aplicadas à redução dessas barreiras. (HARVEY, 1994, p. 210)

Por mais que Harvey esteja tratando aqui da circulação formal, ela – a circulação – encontra várias formas de respaldo na realidade, no espaço.

As inovações voltadas para a remoção de barreiras espaciais em todos esses aspectos têm tido imensa significação na história do capitalismo, transformando-a numa questão deveras geográfica – as estradas de ferro e o telégrafo, o automóvel, o rádio e o telefone, o avião a jato e a televisão, e a recente revolução das telecomunicações são casos em tela. (HARVEY, 1994, p. 212)

A relação entre a produção dessa infraestrutura como capital fixo, mobilidade do capital variável e aquela dos próprios trabalhadores introduz outra dimensão na luta de classes – a da desigualdade da mobilidade –, enquanto os problemas que se vinculam à circulação do capital no ambiente construído também clamam por especial atenção.

O que o capitalismo tem feito é descobrir novas formas de utilizar o corpo humano como portador da capacidade de trabalho, alargando os limites à exploração do corpo trabalhador e reduzindo as necessidades de reprodução desse corpo.

Para a mobilização da força de trabalho, o sistema de circulação é essencial, considerando-se na cidade de São Paulo a separação entre moradia e trabalho. Esta mobilização implica custos, que podem ser coberto pelos usuários ou por terceiros.

No caso do Brasil, a provisão dos meios de transporte foi sendo transferida do empregador para o Estado:

Esta é uma situação muito conveniente para o capital, desde que os usuários aceitem as condições de transporte, cheguem aos seus locais de trabalho a tempo e não usem as tarifas de transporte como forma de pressão por melhores salários. (VASCONCELLOS, 2001, p. 35)

A circulação é organizada para reduzir os tempos de viagem necessários à produção e para incorporar novas áreas de mercado. Ela tem o objetivo de acelerar a rotatividade do capital: a mobilidade do capital na forma-mercadoria depende da habilidade de movimentar as mercadorias no espaço, a qual depende das condições de transporte (VASCONCELLOS, 2001, p. 36).

O que leva à dominação do modo de produção capitalista sobre o tempo, o espaço, o corpo... Transformando a vida em mercadoria.

Na medida em que o ser humano, como força de trabalho, é mercadoria, não tem por certo necessidade de se imaginar no lugar da mercadoria. Quanto mais consciente se faz do modo de existir que lhe impõe a ordem produtiva, isto é, quanto mais se proletariza, tanto mais é traspassado pelo frio sopro de economia mercantil, tanto menos se sente atraído a empatizar com a mercadoria [...] até então, se assim se pode dizer, podiam ir passando o tempo. (BENJAMIN, 1989, p. 54-55)

A mercadoria produzida como objeto de consumo se apresenta como uma forma necessária do capital, mas que, durante o seu trajeto (transporte da mesma ao mercado), nega-se e só se realiza como tal quando colocada no mercado. (ALFREDO, 2005, p. 16)

A mercadoria força de trabalho também se nega em seu trajeto, realizando-se apenas quando posta no trabalho (no local da produção da mais-valia). Daí a despreocupação em como se chega ao

trabalho, mas sim a preocupação em quando chega, em quanto tempo chega, o que torna “clara a relação necessária entre velocidade do trânsito e velocidade de acumulação de capital, para sustentar o novo padrão de desenvolvimento econômico” (VASCONCELLOS, 2001, p. 188). O pedestre, no seu ritmo corporal, tende a ser negado, pois não atinge a velocidade cada vez maior exigida pelo capital. O pedestre, com seus movimentos lentos, é negado por esse movimento da modernidade.

[...] gerado pela velocidade rápida de rotação do capital que impõe uma circulação de mercadorias dinâmica promovida, por exemplo, pelo acelerado ritmo do *just in time*. (ULIAN, 2008, p. 278)

Como em tempos fordistas construiu-se um espaço urbano fordista e um estilo de vida fordista, com a reestruturação da produção para o *just in time*, as vidas das pessoas adquirem o ritmo da fábrica em tempo real. (ULIAN, 2008, p. 277)

Assim, é imposto a todos os efeitos da circulação em tempo real (e acelerado). A circulação do capital variável, por exemplo, somente se realiza quando encontra um meio para circular concretamente. Esse meio é justamente o corpo de quem trabalha.

Surge aí uma contradição: o capital, para circular e se realizar, necessita de velocidades cada vez maiores, que tendam ao tempo zero de rotação; mas ele só se movimenta, circula no espaço quando encontra um “hospedeiro”, um corpo. Uma pressão para a alta velocidade do trânsito se choca com a pequena mobilidade do corpo, impondo um ritmo massacrante à vida cotidiana.

A aceleração exigida pelo modo que a sociedade se organiza impede que o pedestre seja essa massa que caminha diariamente para o trabalho. Ele não dá mais conta de atender às necessidades do capital. O corpo agora tem que ser levado, transportado, carregado por máquinas, por motores que percorram a cidade em alta velocidade.

Então, a produção capitalista do espaço cria distâncias e deslocamentos cotidianos que não são mais possíveis de percorrer corporalmente, ou seja, a pé. A produção do espaço – e do corpo – e a mudança na noção de tempo, dos ritmos, portanto, são formas que o capital busca para se reproduzir, revelando algumas contradições.

A negação total do corpo como condição contraditória, pois limitante para a reprodução do capital, pois o corpo “é vulnerável, sem dúvida, mas não se pode destruí-lo sem massacrar o próprio corpo social” (LEFEBVRE, 2008a, p. 212).

Com a indústria moderna e a vida urbana, a abstração comanda a relação com o corpo. Com a ideia de natureza se distanciando, nada restitui o corpo total. Extrapolando, é a lógica industrial no corpo. O abstrato violentando o corpo: luz elétrica estendendo a jornada de trabalho e diminuindo a duração do sono; despertadores derrubando trabalhadores das camas; os passos submetidos à

velocidade da máquina.

Outra abstração? O corpo, na modernidade, é também imagem. Espetaculariza-se, reduz-se à passividade do olhar. Ao reduzir-se ao olhar, outros *sentidos são atrofiados*.

Para Lefebvre [s.d.], o espaço é suprimido pela higiene e assepsia: “Se é certo que certos modernos não gostam dos odores, deve-se considerar esse fato como causa e efeito da indústria de detergentes? [...] pode-se constatar que por toda parte, no mundo moderno, há extinção dos odores”. Não somente a extinção, mas a presença de outros cheiros: fumaça, poluição atmosférica.

E outros sentidos? O tato, o contato com o chão da cidade ainda é feito pelos pés? E a audição? “Escuta-se o espaço tanto quanto se o vê”. Na cidade de São Paulo, repare, o que se escuta? Buzinas, barulhos e motores.

Como um dos produtos da produção do espaço sob a racionalidade industrial, os estímulos se homogeneizam, os sentidos também se homogeneizam. A vida se padroniza. O corpo tende a se padronizar, a se tornar repetitivo, controlado. Assim, torna-se quantidade, impessoalidade. A “gentileza” (ou indiferença?) das relações impessoais se confronta, muitas vezes, com os desejos e vontades. É o processo civilizatório do corpo, racionalizando instintos, energias, a consciência, quando, na verdade, internamente o corpo quer explodir em energia, abrir espaço, garantir seu entorno.

A metrópole, assim, exige uma educação do corpo: repressão aos movimentos corporais, confinamentos, imobilidades, hábitos permitidos. Dessa maneira, o corpo vai se tornando silencioso e discreto. Asséptico, inodoro (ou melhor, com outros odores mais “perfumados”) e se reduzindo ao olhar, à imagem. Podemos falar de um autocontrole do corpo, o enquadramento no que é aceitável socialmente, no saudável.

Em contraposição, o corpo que foge do controle, do autocontrole, os gestos involuntários, instintivos, movimentos decompostos, o tique nervoso, o que sai da ordem, entra na esfera da marginalidade, do patológico. E assim se dá em outros momentos fundamentais da vida cotidiana, não apenas no trânsito: padronização dos gestos e dos comportamentos.

Dessa maneira, há de se reconhecer como a cotidianidade destrói possibilidades, como a velocidade sabota o ritmo dos passos e os ritmos abstratos destituem a concretude do corpo.

Poderíamos afirmar que o espaço da metrópole e seus ritmos (o que implica a relação de um tempo com um espaço) encontram-se numa escala tão ampliada e repleta de abstrações que negam a materialidade do corpo.

Surgem os questionamentos: a urbanização, como um processo de modernização, chega também a negar o corpo? Por que, então, o pedestre, o corpo como meio de locomoção, não é negado até sua extinção completa?

O pedestre é o único veículo que a cidade não pode dispensar. (PAVARINO FILHO, 1992 apud FERREIRA, 2002, p. 100)

Porque [o corpo] não se deixa desmembrar sem protesto, porque sem protesto não deixa que o dividam em fragmentos, que o privem de ritmos, que o reduzam a necessidades catalogadas, a imagens, a especializações [...] o corpo refuta a reprodução das relações que o esmagam e o privam de tudo. (LEFEBVRE, 2008, p. 211)

Extinguir o corpo – os corpos – é também extinguir a sociedade. E sem o corpo social a ser explorado, expropriado e até mesmo negado, não há trabalho, mercadoria, poder etc. Contraditoriamente, o corpo negado até a morte é um dos elementos fundamentais para a reprodução dessas relações sociais de produção.

Harvey (2005) se pergunta: voltar ao corpo é um meio de oposição a toda rede de abstrações por meio da qual são produzidas as relações sociais? Isso seria a tentativa de retorno radical ao materialismo? Talvez. Porém, nenhum corpo é isento de processos sociais de determinação. Logo, retornar ao corpo é mostrar os processos sociais a que se faz oposição (HARVEY, 2005, p. 140). Então, faz sentido pensar só a materialidade do corpo, coisa concreta, se ele também é inundado de determinações abstratas?

Por mais que isto esteja sob diversas determinações, *andar a pé ainda pode ter a potência, através do corpo, de uma apreensão espaço-temporal diferenciada da cidade*, diferenciada da racionalidade que tem sido imposta ao cotidiano de quem vive a metrópole, invadida pela quantificação, pela abstração, pelas coações.

Para Michel de Certeau:

Se é verdade que existe uma ordem espacial que organiza um conjunto de possibilidades (por exemplo, por um local por onde é permitido circular) e proibições (por exemplo, por um muro que impede prosseguir), o caminhante atualiza algumas delas. Deste modo, ele tanto as faz ser como aparecer. Mas também as desloca e inventa outras, pois as idas e vindas, as variações ou as improvisações da caminhada privilegiam, mudam ou deixam de lado elementos espaciais. (CERTEAU, 1994, p. 177-178)

A caminhada afirma, lança suspeita, arrisca, transgride, respeita etc., as trajetórias que “fala”. Todas as modalidades entram aí em jogo, mudando a cada passo, e repartidas em proporções, em sucessões, e com intensidades que variam conforme os momentos, os percursos, os caminhantes. Indefinida diversidade dessas operações enunciativas. Não seria portanto possível reduzi-las ao seu traçado gráfico. (CERTEAU, 1994, p. 179)

Se não é mais possível uma apropriação do espaço produzido sob os fundamentos do capitalismo, pelo menos pode ser possível uma apreensão diferente do que está à nossa volta (cujas possibilidades e consequências fogem de qualquer previsão)?

O próprio Código de Trânsito Brasileiro (CTB) define em suas linhas a preferência ao pedestre, elemento mais frágil entre quem usa a rede viária nacional, mas esse CTB só existe a partir do momento em que o automóvel (os motores) tomam as ruas, submetendo todos à sua força.

[...] os que andam nem sempre entendem os esquemas de percurso impostos pela localização dos recursos travessia, injustificados sob o ponto de vista da viagem a pé, porém decorrentes de soluções em que se prioriza o fluxo veicular. O resultado quase sempre é o desrespeito à sinalização colocando em risco a própria vida. (MALATESTA, 2007, p. 99)

No entanto, o corpo não prioriza o fluxo de veículos. O corpo quer abrir espaços, fazer a travessia que dispenda menor energia. Não é uma mera questão de desobediência às regras, é uma questão de obediência ao próprio corpo, às pernas.

Como então afirmar que “andar a pé é o primeiro modo de transporte tendo como suporte para seu exercício simplesmente o corpo humano. [Que esse modo de transporte] Pode ser executado por qualquer pessoa que não tenha restrições físicas, não requerendo treinamento ou habilitação específica, somente a experiência do dia a dia de cada um”? (MALATESTA, 2007, p. 97).

O argumento anterior da autora não diz que o risco à vida é colocado pelo próprio pedestre que desconhece o CTB? Os códigos da circulação não são antes de tudo pensados para os motoristas em vez de pensados para os demais usuários do sistema viário?

O espaço urbano exige que o corpo internalize uma série de condutas que não tem nada de natural. Assim, o corpo na cidade é produzido, treinado, domesticado para se adaptar à velocidade, à necessidade de circular, se submeter às distâncias, às fragmentações e segregação espaciais. O pedestre, corpo numa condição urbana, pressupõe o trânsito constante, o movimento cotidiano.

Através do corpo que o indivíduo se relaciona com a cidade. O vivido: a reprodução e a contestação das relações sociais, ambas dentro do mesmo contexto.

Afinal, Lefebvre, que não descarta a utopia, diz que “o espaço não é somente o espaço do ‘não’, mas é aquele do corpo, conseqüentemente, aquele do ‘sim’, do viver”.

A utopia experimental. Atualmente, quem não é utópico? Só os práticos estreitamente especializados que trabalham sob encomenda sem submeter ao menor exame crítico as normas e coações estipuladas, só esses personagens pouco interessantes escapam ao utopismo (...) Mas existem vários utopismos. O pior não seria aquele que não diz seu nome, que se cobre de positivismo, que por essa razão impõe as coações mais duras e a mais irrisória ausência de tecnicidade? A utopia deve ser considerada experimentalmente, estudando-se na prática suas implicações e conseqüências. Estas podem surpreender. Quais são, quais serão os locais que socialmente terão sucesso? Como detectá-los? Segundo que critérios? Quais tempos, quais ritmos de vida cotidiana se inscrevem, se escrevem, se prescrevem nesses espaços “bem sucedidos”, isto é, nesses espaços favoráveis à felicidade? É isso que interessa. (LEFEBVRE, 2001, p. 110)

Como pensar em criar uma definição do pedestre? Ou melhor, por que criar uma definição? O que está apontado são os diferentes momentos do ser pedestre: quando caminha da casa até o metrô, quando sai do carro e tem que caminhar alguns quarteirões pra ir a outro lugar, quando passeia... Ser pedestre é uma condição primeiramente biológica, pra quem tem condições físicas, mas ele é uma condição urbana, social.

Mas quem é o pedestre que predominantemente aparece na cidade? Uma hora ele é o *flâneur*, outra hora ele é o capital variável. Onde está esse pedestre? É na cidade. Quem é fundamentalmente esse pedestre em São Paulo? Pode ser o *flâneur*? Não é que ele não exista, que não exista quem vai para o centro de São Paulo para olhar, sentar, ficar observando as pessoas. Porém, quanto isso é representativo e em que momentos do cotidiano da cidade? Que pedestre espera-se encontrar lá? A força de trabalho? O capital variável? O corpo natural, livre de qualquer produção social? O corpo como meio de circulação? Qual pedestre é hegemônico no espaço da rua?

Ser pedestre em São Paulo é não ter espaço, mas ser diverso. É, através do corpo, experimentar e apreender a cidade, uma apreensão espaço-temporal diferenciada e reduzida, negada constantemente.

4. O CENTRO DA CIDADE DE SÃO PAULO: A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E AS MÁQUINAS DE TRANSPORTAR

Para pensarmos o urbano é essencial considerarmos a centralidade. Não há urbano nem cidade sem ela. Essa ideia de centralidade está mais ligada à ideia de concentração, de reunião; não está estritamente ligada à ideia de localização, de geometria.

Desde o início, na vizinhança do zero inicial, o urbano encontrava-se em germe, a caminho [...] A centralidade ad-vém desde o primeiro re-colhimento e da primeira re-coleção de objetos dispersos na natureza, desde o primeiro ajuntamento ou amontoado de frutos. Ela anunciava sua realização virtual. (LEFEBVRE, 2008b, p. 113)

Então a centralidade é um aspecto da dupla existência da forma urbana, é a existência social dessa forma. A outra existência é a mental (lógica), a da simultaneidade. E por que a centralidade é a essência do urbano? Porque, segundo Lefebvre, esse é o sentido do espaço-tempo urbano: reunir, centralizar. Mas reunir o que? Os conteúdos, as diferenças. Todas as diferenças.

A racionalidade do Estado capitalista, fundamentada na sociedade industrial, tende a negar a diversidade, a buscar uma homogeneização: a do ritmo da produção, da máquina, o repetitivo. Portanto, ela enxerga as diferenças (e, principalmente, a reunião das diferenças) como ameaças.

O poder estatal e os grandes interesses econômicos só podem então conceber apenas uma estratégia: desvalorizar, degradar, destruir a sociedade urbana. (LEFEBVRE, 2001, p. 84)

Contudo, o urbano persiste e se intensifica. A forma urbana (simultaneidade, centralidade, reunião) não desaparece: daí nasce a contradição crítica. De um lado, tendência à destruição da cidade; de outro, tendência para se intensificar o urbano e a problemática urbana. As pressões do Estado e dos grandes grupos econômicos, ao mesmo tempo em que tendem a destruir a centralidade, necessitam dela para que suas ações, estratégias, relações – cada vez mais complexificadas – se realizem.

É quase evidente que na sociedade dita moderna, a simultaneidade se intensifica, se densifica, e que as capacidades do encontro e da reunião se consolidam. As comunicações se aceleram até a quase-instantaneidade. As informações afluem e são divulgadas a partir desta centralidade, ascendentes ou descendentes.

Esse é um dos aspectos já ressaltados da “socialização da sociedade” (com reservas em relação ao caráter “reformista” desta conhecida formulação).

Também é evidente que nessas mesmas condições a dispersão aumenta: divisão do trabalho levada até suas últimas consequências, segregação dos grupos sociais, separações materiais e espirituais. Essas dispersões só podem ser concebidas e apreciadas através da referência à forma da simultaneidade. Sem essa forma, a

dispersão e a separação são pura e simplesmente percebidas, aceitas, interinadas como sendo fatos. Deste modo, a forma permite designar o conteúdo, ou antes, os conteúdos. Na sua emergência, o movimento faz aparecer um movimento oculto, o movimento dialético (conflitante) do conteúdo e da forma urbana: a problemática (LEFEBVRE, 2001, p. 94-95).

Aqui (onde se poderia esperar a homogeneização), o avanço e as pressões dos grandes grupos sociais modelam o espaço de modo diferencial, pois, esses grupos, fragmentados, agem uns com e/ou contra os outros. As estratégias econômicas, políticas, sociais e urbanas são fragmentadas. Não são projetos que pensam a totalidade, apesar de estarem sob uma lógica de totalidade.

No espaço diferencial, as diferenças e as contradições do espaço provêm das contradições dos conteúdos dessa forma, da dialética dos conteúdos. O espaço urbano, diferencial por reunir as diferenças, difere do espaço rural (a heterogeneidade da natureza) e do espaço industrial (homogêneo). Ele não tende para a homogeneização nem para a fragmentação, como o espaço produzido pela sociedade industrial.

Para Lefebvre, a sociedade se encontra num momento chamado de *campo cego*. E por que campo cego? Porque, para ele, o urbano é realidade, mas também virtualidade. É uma sociedade, um espaço, em formação, um devir. Na tendência da urbanização completa da sociedade, dessa formação, a racionalidade industrial insiste a determinar essa nova racionalidade – urbana.

O campo cego consiste numa fase crítica em que pouco sabemos o que se passa nele, uma cegueira.

Em que consiste tal cegueira? No fato de olharmos atentamente o campo novo – o urbano -, vendo-o, porém, com os olhos, com os conceitos, formados pela prática e teoria da industrialização, com um pensamento analítico fragmentário e especializado no curso desse período industrial, logo, *reductor* da realidade em formação. Desde então, não vemos essa realidade. Opomo-nos a ela, a afastamos, a combatemos, impedimo-la de nascer e de se desenvolver. (LEFEBVRE, 2008b, p. 36)

Partindo da ideia de que nos encontramos no campo cego, São Paulo apresentaria elementos não somente do espaço urbano (virtual), mas ainda elementos da sociedade industrial.

Um modo de produção organiza e produz seu próprio espaço e tempo, assim como produz certas relações sociais. Ao projetar no terreno tais relações sociais, o modo de produção se realiza.

Não há dúvida que cada modo de produção “produziu” [...] um tipo de cidade, que o “exprime” de maneira imediata, visível e legível no terreno, tornando sensíveis as relações sociais as mais abstratas, jurídicas, políticas, ideológicas. (LEFEBVRE, 2008b, p. 31-32)

Surge então a ideia da produção do espaço. “O central na obra [de Lefebvre] é a ideia de

que, num determinado momento da história, o processo de re-produção da sociedade, sob o comando do capital, realiza-se na produção do espaço” (CARLOS, 2011, p. 57).

Cada sociedade produz um espaço. Se os conteúdos dele são conteúdos práticos e sociais capitalistas, o próprio espaço como produto dessa sociedade será contraditório, desigual e retalhado em fragmentos, o que nos leva a uma hipótese sobre o espaço, na qual Lefebvre (2008c, p. 55) refere-se ao espaço como “conjunção-disjunção dos elementos da sociedade burguesa” (capital e lucro; propriedade do solo e suas rendas; trabalho e salário).

Assim, a sociedade capitalista produz seu espaço, do qual ela não pode sair e, ao mesmo tempo, produzido de tal maneira que se torna lugar da reprodução das relações de produção, ou seja, espaço que vai reproduzir a própria sociedade que o produziu: contraditório, fragmentado e hierarquizado.

O espaço urbano nesse modo de produção, ainda mais ditado pela racionalidade industrial – a qual promove o repetitivo, o homogêneo –, tende a ditar ritmos e práticas marcadas por características industriais: mecânica, quantificada, controlada, a presença da máquina, o repetido. Ao romper os muros das fábricas, generaliza no cotidiano e na cidade o que antes se concentrava somente nos espaços de produção (indústrias).

Se falamos anteriormente do caráter fragmentário e homogêneo do espaço industrial, reconhecendo alguns de seus conteúdos, devemos pensar as propriedades e qualidades do espaço urbano (diferencial), partindo da produção do espaço.

A produção do espaço, conceito que indica um passo adiante em relação às ciências das ciências, à reflexão urbanística e arquitetônica, torna-se elemento central para entender o mundo moderno, pois:

Partimos da compreensão do espaço geográfico como produto histórico e social, de modo que o sentido do espaço urbano ultrapassa o da concentração-distribuição de pessoas, equipamentos coletivos, infraestrutura e atividades produtivas; o espaço é entendido aqui como produto e condição de práticas e relações sociais que são também espaciais, o que envolve, necessariamente, a dimensão do uso, da presença e da possibilidade da apropriação.

[...] Nesta perspectiva, a urbanização se insere como momento do processo geral de valorização do capital e da universalização da forma mercadoria. A generalização da forma mercadoria no capitalismo ultrapassou os muros das fábricas, atingindo cada vez mais bens não produzidos pelo homem (água, ar) e momentos e lugares de realização da vida (para além do tempo de trabalho), de modo que o uso do/no espaço, sob a égide da propriedade privada dos meios de produção e da terra, supõe a mediação da troca e do valor de troca. Neste sentido, na urbanização capitalista, a apropriação do espaço – que envolve a presença do corpo, os movimentos, o uso, a possibilidade da sociabilidade, da identidade, da politização, da centralidade lúdica – supõe o momento do conflito. (ALVAREZ, 2013, p.112)

Assim sendo, o espaço urbano de São Paulo é produto histórico de um contexto capitalista,

periférico, dependente e industrial que, atualmente, se configura como metrópole, repleta de distâncias, centralidades e segregações, desigualdades, além de relações sociais determinadas por um ritmo, o do capital e o da indústria.

Poderíamos dizer então que, em São Paulo, a produção do espaço pressupõe o preço e a pressa.

“A natureza do capitalismo dependente do Brasil definiu variáveis básicas no processo de arrumação do espaço urbano brasileiro” (SCARLATO, 1989, p. 45). A queda tendencial da taxa de lucro no centro do sistema teve que buscar uma compensação aumentando a taxa de expropriação na periferia do sistema. Assim, as indústrias migraram dos países centrais do capitalismo e passaram a se instalar nos países periféricos, como o Brasil. Aqui, essas novas indústrias foram cada vez mais atraídas para os grandes centros urbanos e trouxeram transformações quantitativas e qualitativas às cidades.

O urbanismo e o planejamento, por exemplo, se orientaram para o mercado com a presença da indústria automobilística. “A natureza 'motriz' da indústria automobilística poderá ser sentida também através das transformações que a mesma é capaz de gerar na estruturação do espaço geográfico” (SCARLATO, 1989, p. 80).

Essa racionalidade produziu, entre outras coisas, espaços para os automóveis. No entanto, mesmo o automóvel (e o transporte sobre rodas) sendo a centralidade, ainda se assentam nas sobras dessa produção outros elementos do trânsito – como os pedestres. A divisão espacial entre carros e pedestres tende ao acirramento dos conflitos e confrontos.

Porém, o cotidiano também é conquistado pelo automóvel. A existência social do automóvel impõe sua lei, seu espaço e seu ritmo ao cotidiano de todos (LEFEBVRE, 1991).

O cotidiano se torna um nível de análise do real importante quando a reprodução social atinge inteiramente a reprodução da vida [...] Quando dois fatos coincidem:

1. A reprodução ampliada do capital e da sociedade coloca em questão a reprodução das relações sociais num âmbito fora da fábrica, em outros momentos da vida social.
2. Quando, inversamente, a lógica da fábrica – a divisão técnica do trabalho – a transcende e alcança outros momentos da vida social, ressecados cada vez mais. Administrados, programados, redefinidos pelos poderes e saberes. A tendência é gerir a vida cotidiana sob o modelo de uma pequena empresa. (DAMIANI, 1999, p. 161)

Un escalón, como el del peáton [pedestre], determina la escala humana y a la sociedad entera, en una época en que (por suerte o desgracia) el automóvil, el avión, y pronto otras técnicas de transporte aún más perfectas, definen el espacio social y plantean nuevos problemas. (LEFEBVRE, 1975, p. 198)

Um pedaço da cidade para poucos, um pedacinho para muitos. No momento em que os

pedestres descem de suas calçadas, os automóveis passam a perceber a presença desses outrora ausentes e, obrigatoriamente, devem parar, dar passagem, deixar de ser o dono da rua.

Conforme foi pensada a ideia de que o pedestre é corpo, mas um corpo produzido sob determinadas condições sociais, andar a pé é uma condição, primeiramente, biológica, para quem tem condições físicas, mas *o pedestre é, antes de tudo, uma condição social e urbana*. Portanto, produzida.

Afirma-se que esse modo de transporte “pode ser executado por qualquer pessoa que não tenha restrições físicas, não requerendo treinamento ou habilitação específica” (MALATESTA, 2007, p. 97), porém, o corpo no espaço urbano de São Paulo sofre, desde que se pode falar em pedestre, uma constante domesticação.

[...] numa metrópole tudo se insere em sistemas de controle, até o passo com que as pessoas se movem nas ruas, dependente da intensidade dos fluxos de pedestres e do trânsito de veículos, de forma que se alguém for mais lento do que seus circunstantes, ou será chutado, acotovelado e pisado ou, se não atravessar a via expressa num rabo de foguete, terminará debaixo de algum veículo desembestado. (SEVCENKO, 2001, p. 62)

O controle tecnológico do espaço acaba alterando os comportamentos, os corpos. São os corpos que se adaptam aos ritmos e à aceleração da máquina, não o contrário.

E para que serve o transporte?

A verdadeira essência do transporte, que é levar à gente ou aos produtos onde se necessitam, concentrando a maior variedade de bens e de gente dentro de áreas limitadas, para ampliar as possibilidades de escolha sem ter que viajar mais. Um bom sistema de transporte reduz ao mínimo os traslados desnecessários, e oferece, em qualquer momento, a oportuna mudança de velocidade e modo de adaptar-se a diversidade das finalidades humanas. (MUMFORD, 1969, p. 141-142)

Pensando na cidade de São Paulo, o transporte está a serviço das necessidades humanas ou das necessidades de reprodução das relações sociais? No momento histórico em que vivemos, o transporte serve a quem? Para circular, para ser engrenagem?

Flávia Ulian (2008) ao diferenciar trânsito e transporte, diz que o primeiro é uma disputa pelo espaço de circulação na cidade, enquanto que o transporte reflete a necessidade de deslocamentos de pessoas ou mercadorias. Em outras palavras, o transporte envolve o prolongamento do processo de produção no processo de circulação.

Para analisar e localizar as máquinas de transporte, suas relações com a cidade e as pessoas, é necessário voltar ainda mais um pouco ao passado, num momento em que a grande indústria começava a despontar como elemento central da economia brasileira, afinal até 1930 a indústria

tinha um caráter secundário para a economia, já que ela vinha a reboque do setor agrário-exportador, representado pelo café (SINGER, 1968).

Então, se o pedestre é uma condição social e urbana, a partir de onde e de quando essa condição foi produzida?

Para tanto, foi utilizada a atual divisão político-administrativa do município de São Paulo, tendo como recorte da pesquisa os atuais Distritos da Sé e da República.

Em termos atuais, uma parte dos Distritos da Sé e da República corresponde à primeira centralidade da cidade de São Paulo: o Centro Antigo, nomeação dada ao Centro Histórico e ao Centro Novo.

Levando em consideração especificamente a primeira centralidade de São Paulo, o atual Distrito da Sé sobrepõe-se ao Centro Histórico, compreendido entre o Largo São Francisco, o Largo de São Bento e a Rua Direita, assim como se sobrepõe ao Centro Novo, que corresponde à Praça da República, partes das Avenidas Ipiranga, São João e São Luís, até a proximidade do Arouche. No entanto, o que estamos querendo encontrar se manifesta para além dos limites dos distritos e da própria cidade.

MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO CENTRO DE SÃO PAULO

Fonte:

- Mapa de Hidrografia, Atlas Ambiental do Município de São Paulo, escala 1:100.000, 2002.
- Disponível em: <<http://atlasambiental.prefeitura.sp.gov.br/>>
- Centro de Estudos da Metrópole, Dados Distritos - RISP, Disponível em: <<http://www.fhch.usp.br/centrodemetropole/>>
- Base Vetorial contínua, escala 1:250.000, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), dezembro de 2013.
- Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>>

Autoria: Claudio da Silva Santrose Natthae Bosquê Fernandes

Porém, além do estudo a partir da primeira grande centralidade de São Paulo e da relação com o entorno, é preciso fazer um resgate histórico.

Segundo Sávio (2010), principalmente a partir de 1897 é possível falar em pedestre na cidade de São Paulo, pois:

Pela primeira vez em sua história, a cidade passa a ser dotada de uma divisão clara entre pedestres e veículos, com espaços determinados para ambos, justamente por conta da presença de um elemento aposentado, mas que ajudou a formar o que é a metrópole de hoje: o bonde elétrico. (SÁVIO, 2010, p.47)

Na escala intraurbana, a primeira ocupação da cidade deu-se no Triângulo e suas ruas próximas, chamado de Centro Histórico. Em 1850, a XV de Novembro e a São Bento eram as principais ruas de comércio de São Paulo. Até 1875, as elites paulistanas ainda se concentravam “antes-do-Anhangabaú”.

A expansão da cidade já era de há algum tempo auxiliada por um novo meio de transporte urbano, qual seja o bonde de tração animal [...] O serviço de bondes encerrava um espírito de pioneirismo, que fazia as linhas ultrapassarem os limites da área construída da cidade, fazendo seu ponto final pouco além [...] Assim sendo, os bondes não poderiam deixar de ser um meio eficaz a serviço da expansão da cidade, e [...] contribuíram também para a suburbanização de áreas situadas a maiores distâncias. (LANGENBUCH, 1971, p. 80)

Dessa forma, as primeiras linhas de bonde foram instaladas nessa área da cidade, mas passou a incorporar áreas mais distantes do que era a cidade de São Paulo nesse momento. Assim, o “cinturão de chácaras” a que se refere Langenbuch (1971) foi anexado pela cidade e transformado em bairros, como Santana e Pinheiros.

Já no final do século XIX, a Rua Direita começava a crescer, mas somente se consolidou a partir da construção do Viaduto do Chá, passando por cima do vale do Rio Anhangabaú. O Centro extrapolava seu antigo sítio histórico e expandia-se em várias direções, criando relações com os novos bairros produzidos e incorporados à cidade pelo bonde. Havia, a partir de então, o Centro Novo, “complemento” do Centro Histórico.

O Viaduto do Chá foi usado, assim, como importante via de transposição do Centro Histórico para o Centro Novo, que ia do Anhangabaú até o Arouche (SCARLATO, 2004).

Tal movimento para além-Anhangabaú inicia um processo de segregação do Centro, com a burguesia ocupando novos bairros como Campos Elísios, Higienópolis, Santa Cecília, ao mesmo tempo em que deslocava do núcleo central e abandonava seus antigos bairros, como Carmo, Liberdade, Sé, entre outros, que seriam ocupados por pessoas de renda mais baixa.

O prolongamento da Rua Direita por meio do Viaduto do Chá em direção à Barão de

Itapetininga tornou-se a ligação entre o Centro Histórico, o Centro Novo e os novos bairros da encosta da Avenida Paulista, gerando novos fluxos, tráfego e atraindo serviços, comércio, escritórios, localizados nas ruas transversais à Barão de Itapetininga (hoje ruas exclusivas de pedestres, em sua maioria) e, principalmente, na própria Barão.

Esse movimento de expansão da cidade deve muito à presença do bonde, que produziu transformações sociais e espaciais, fundamentadas em um novo paradigma, o da velocidade.

Os serviços de transporte oferecidos pela companhia canadense [Light] marcaram a capital paulista através de seus novos ritmos, impondo a todos os cidadãos novos horários e novas formas de comportamento nas ruas da cidade. (SÁVIO, 2010, p. 128).

O Centro Antigo e os bairros do entorno eram, até 1950, duas temporalidades diferentes. O Centro, com seu dinamismo, vivia o tempo veloz. O grande fluxo de transeuntes que demandavam o Centro na busca do comércio e dos serviços, o tornava um local onde toda a Cidade se encontrava, fosse para trabalhar, pois era o grande mercado empregador, ou para lazer, compras e serviços. [...] Se o Centro era o espaço do tempo veloz, os bairros representavam os do tempo lento. Não raro se observava aquele ritual de deslocamento de muitos trabalhadores do centro a pé pelos caminhos rotineiros de retorno às suas moradias nos bairros próximos. (SCARLATO, 2004, p. 256)

Nesse primeiro momento da produção do espaço de São Paulo, indo da escala da cidade (a partir do bonde e do pedestre) para a escala regional, é outra máquina que aparece como responsável por levar à São Paulo a possibilidade de deslocamento de mercadorias, pessoas e dinheiro, já não mais a pé ou a cavalo: a ferrovia.

Ela funcionou como instrumento de reorganização territorial, provocando o colapso do antigo sistema de transportes (e das atividades a ele relacionadas) e a valorização das áreas que passou a servir (LANGENBUCH, 1971, p. 129).

A ferrovia surgiu, para São Paulo, no século XIX, no contexto da economia cafeeira, como transporte fundamental do café, ligando a região produtora (interior do Estado de São Paulo) ao principal porto de exportação (Santos). A rede ferroviária relativamente densa colocou a cidade de São Paulo em íntima conexão com uma região que poderia lhe servir de mercado potencial, um dos fatores de desenvolvimento econômico de São Paulo (SINGER, 1968).

Já no contexto do início da industrialização, a ferrovia comanda a ocupação dos loteamentos residenciais suburbanos, criando a orientação da expansão metropolitana (LANGENBUCH, 1971). Nas proximidades das estações, surgem o que o autor chama de “subúrbios-estação”, cidades ou bairros polarizados por essa infraestrutura de transporte.

Dessa maneira, a periferia – ou subúrbios, conforme a expressão de Langenbuch (1971) – se expande a partir do modo ferroviário, polarizando a ocupação em torno das estações. A estruturação

da Região Metropolitana de São Paulo pautou-se, portanto, também sobre a ferrovia.

Assim, no tocante à produção do espaço que apontava para a escala metropolitana, a ferrovia comandou a produção e expansão de regiões distantes da primeira centralidade de São Paulo a qual nos referíamos.

Um espaço central que desde o início do século XX é produzido, investido de normas, ordens e ritmos, de certa forma contraposta ao espaço da periferia (FERREIRA, 2002, p. 85). Normas que buscam tornar igual o desigual, que buscam amenizar uma relação conflituosa entre pedestres e carros – no passado, carroças e bondes – com desdobramentos próprios na produção desse centro.

A relação entre pedestres e bondes nunca foi boa na cidade. As dificuldades para se transitar nas ruas estreitas do Triângulo, ou mesmo a inacessibilidade a essa forma de transporte nos subúrbios da cidade determinavam uma relação conflituosa entre o público em geral e os bondes da companhia canadense. Esse conflito era resultado não apenas de uma expressão de revolta contra aquilo que a empresa simbolizava, mas também era a manifestação da luta pelo direito de usar as ruas e contra a forma com a qual essa nova tecnologia de transportes se propagou cidade afora.

A cidade de São Paulo no início do século passado era, em grande parte, uma cidade de ruas estreitas e pouco pavimentadas. As ruas da principal região do município, o Triângulo, em sua maioria não permitiam um grande movimento de carros e pedestres sem causar contratempos. (SÁVIO, 2010, p. 106)

Associado à velocidade e à alteração dos ritmos dos deslocamentos, há uma expansão territorial do primeiro centro (Histórico), que extrapolou seu sítio, para bairros como Campos Elísios, Higienópolis, Santa Cecília.

A Light, naturalmente, era peça decisiva no modo de expansão da cidade. Localizando as paradas finais de suas linhas em pontos extremos e de população rarefeita – Penha, Lapa, Santana, Ipiranga, Vila Mariana, Pinheiros –, ela gerou fluxos irradiados de valorização imobiliária que, seguindo as direções de seus trilhos, suscitavam a criação de loteamentos em áreas remotas. Essas áreas, ao obterem os serviços básicos de transporte, eletrificação e gás, fornecidos pela própria Light, geravam zonas intermediárias entre esses locais já dotados de infraestrutura e o centro da cidade, tornadas automaticamente supervalorizadas, o que elevava os preços dos terrenos e aluguéis em níveis exponenciais [...]. (SEVCENKO, 1992 apud SÁVIO, 2010, p.128)

O serviço de bondes encerrava um espírito de pioneirismo, que fazia as linhas ultrapassarem os limites da área construída da cidade, fazendo seu ponto final pouco além [...] Assim sendo, os bondes não poderiam deixar de ser um meio eficaz a serviço da expansão da cidade, e [...] contribuíram também para a suburbanização de áreas situadas a maiores distâncias. (LANGENBUCH, 1971, p. 80)

A cidade passa a ocupar uma área mais ampla do que seria necessário e funcionalmente

conveniente, sendo tal circunstância explicada pela especulação imobiliária, formando novos bairros a partir do loteamento de antigas chácaras.

O contraste entre o arruamento dos dois núcleos do centro de São Paulo começou a partir dos últimos anos do século XIX. De um lado permaneceu o traçado triangular e colonial; de outro experimentou o tabuleiro de xadrez.

Na parte antiga, as ruas são estreitas, tortuosas, ligadas em todas direções e interrompidas por uma quantidade de praças pequenas e irregulares, como por exemplo, a da Sé, [o Largo] Sete de Setembro [...] enquanto a parte nova [...] é regularmente construída, possui quarteirões bem desenhados, ruas largas e tem aspecto moderno. (AB’SABER, 2004, p. 144)

A racionalidade do automóvel se utiliza do traçado de tabuleiro de xadrez, produzido anteriormente para facilitar o loteamento e a distribuição hierárquica da população; se utiliza das ruas retas e largas, com calçadas destinadas a quem insistia em dividir a pista com os carros, “atrapalhando” a velocidade do deslocamento da máquina. As ruas tortuosas eram impeditivas para a lógica do automóvel, eram ruas em que a presença de vários automóveis – compartilhando espaços com outros elementos do trânsito, como bondes e pedestres – levariam à saturação desse centro.

Um dos representantes do aspecto moderno na cidade de São Paulo é o bonde. Nesse sentido, ele é considerado um objeto de fronteira.

O bonde representava algo que alguns estudiosos classificam como sendo um “objeto de fronteira”. O objeto de fronteira se caracteriza como algo capaz de cruzar fronteiras sociais e de linguagem, sem, no entanto, perder suas qualidades originais. Sob esse ponto de vista, o bonde possui como característica inerente à sua constituição a possibilidade de trafegar em diferentes mundos sociais, sejam eles os mundos da elite ou da classe operária local, o mundo do trabalho e o mundo do lazer, o mundo letrado e o iletrado. Esse tipo de artefato técnico pode trafegar por todas as diferentes instâncias que formam fronteiras na sociedade e que acabam por delimitar a formação de diferentes grupos. Essa capacidade de trafegar sem perder o seu significado essencial faz com que o bonde seja um dos veículos mais propensos para se entender a sociedade paulistana nos primeiros trinta anos do século passado. (SÁVIO, 2010, p. 137)

Em vários novos bairros e loteamentos o bonde precedeu o povoamento, cujas linhas ultrapassavam os limites dos últimos lotes propriamente urbanos, referente a 1934, segundo Langenbuch (1971).

No entanto, a densidade populacional e a escassez de espaço, devido à especulação imobiliária, nas áreas já consolidadas da cidade, associadas ao alto custo de implantação de novos trilhos de bonde para áreas mais afastadas do centro, levaram à saturação desse sistema, sendo

substituído por um novo modelo, o do transporte motorizado sobre rodas, abrindo caminho para a presença do automóvel na cidade.

Nas primeiras décadas do século XX, o sistema de bondes era responsável por mais de 80% das viagens realizadas em modo coletivo na cidade de São Paulo. Já nos anos de 1930, o problema da lucratividade com os bondes e diante da ameaça de perda do monopólio desse sistema, a Light propôs um novo acordo à Prefeitura de São Paulo baseado num modelo de integração ônibus-bonde (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011).

Assim, apesar dos bondes e do espaço para a chegada dos automóveis, o ônibus surge como novo veículo de transporte coletivo. Em 1935 já existiam mais linhas de ônibus do que de bondes, que asseguravam a ocupação urbana de áreas que jamais seriam atingidas por este.

Os serviços da empresa canadense, que nunca primaram pela excelência, foram, ao longo dos anos, vítimas de uma sensível piora em todos os aspectos. Com o crescimento da cidade, a expansão dos subúrbios e o grande aumento no volume de automóveis circulando na cidade de São Paulo, o serviço de transporte por bondes quase entrou em colapso. Os anos vinte foram marcados por uma grave crise nos transportes que praticamente paralisou a região central, o que tornou a viagem de bondes um grande suplício, não importando de qual parte da cidade provinha o usuário. Esse momento de crise atingiu o seu auge na administração de Pires do Rio, onde a cidade se viu entregue à própria sorte. Os anos vinte ficaram marcados na história da cidade como anos de grande progresso e de ritmos frenéticos, no entanto, esse período pode também ser classificado como o início dos congestionamentos que marcariam os anos seguintes da nascente metrópole paulistana. (SÁVIO, 2010, p. 147)

As ferrovias e os bondes sofreram concorrência das rodovias. Apesar disso, em meados do século XX, as ferrovias tiveram papel fundamental na produção da cidade de São Paulo. Tal concorrência se dava através da quantidade de recursos destinados aos dois modos (por trilhos e rodas), notadamente favorável ao transporte rodoviário, mais interessante para as políticas nacional e internacional.

A ferrovia não consegue acompanhar o ritmo de desenvolvimento suburbano por ela gerado. Os “subúrbios-estação”, ao crescerem, atingem áreas cada vez mais afastadas da estação, que não podem mais ser alcançadas a pé a partir destas. A demanda populacional, a flexibilidade exigida e a oferta dos serviços de transporte não se equilibram. Consequentemente, os trens viajam superlotados, não vencendo a demanda e fazendo com que parte dos passageiros optasse pelo ônibus (LANGENBUCH, 1971).

Entre 1920 e 1930, houve uma forte investida do capital internacional e o início da indústria de automóveis no Brasil. E por que a região Sudeste, mais precisamente a cidade de São Paulo, conheceu uma concentração industrial maior em relação a outras cidades do país?

O centro-sul, seja pelas condições em que se encontrava a agropecuária, pelas jazidas de minérios (jazidas de ferro no quadrilátero ferrífero de Minas Gerais) ou pelo significado das economias de aglomeração que aí se encontravam, passou a concentrar o maior dinamismo da economia brasileira e a representar cada vez mais um local estratégico dos investimentos estrangeiros. Desta forma, como é colocado o problema, entendemos porque a industrialização se concentrou, geograficamente, basicamente no centro-sul do país. Era a que mais crescia em termos de exportações de produtos primários que por aí saíam. Visto sob o ângulo das estruturas sociais, era a que mais sofria transformações. Intensa urbanização, crescimento dos setores de classe média, maior mobilidade social e uma relativa distribuição social de renda. Além do mais, era a que melhores condições oferecia à agroindústria. (SCARLATO, 1989, p. 28)

Entre 1930 e 1945, profundas transformações na indústria brasileira (entre elas, o rompimento com a estrutura agrário-exportadora e a entrada do Brasil num novo universo de relações com o capital internacional após o fim da Segunda Guerra Mundial), criaram impasses quanto à sua política de industrialização: continuar a substituição de importações ou abrir as portas aos produtos importados. O modelo adotado favoreceu a implantação do capital e da empresa estrangeira e o obsoleto planejado entrava definitivamente no Brasil (SCARLATO, 1989).

O imediatismo da política desenvolvimentista da época, associada à própria ideologia expansionista agressiva do macrossistema capitalista, não levou em consideração os contras que tal política poderia acarretar ao desenvolvimento econômico e social do Brasil. Na verdade, a política econômica brasileira estava mais interessada no problema do crescimento econômico do que no desenvolvimento social. (SCARLATO, 1989, p. 33)

De um lado, a nacionalização da industrialização ocorreu quanto à participação de peças e acessórios nacionais na montagem do automóvel e veículos; por outro, acelerou a entrada de matérias-primas estrangeiras para a fabricação dos mesmos.

A questão da mobilidade na cidade não está somente relacionada às políticas de transporte intraurbanas, mas ainda aos planos nacionais do governo relacionados ao incentivo à indústria automobilística e planos de estabilização monetária. (ULIAN, 2008, p. 218)

Simultaneamente, na esfera do urbanismo, o Plano de Avenidas⁴ tomava forma. O crescimento da cidade, a construção de vias expressas aliadas à flexibilidade do ônibus – e do automóvel –, ao contrário dos bondes e trens, disseminou um tipo de planejamento que marca até os dias de hoje a cidade de São Paulo, assim como marca discursos e ações políticas.

⁴ Projeto urbanístico de mobilidade e circulação organizado pelo engenheiro e prefeito Prestes Maia. Proposto entre as décadas de 1920 e 1930, estruturou o crescimento da cidade de São Paulo. Uma das ideias desse plano consistia em criar anéis viários concêntricos, sistema radial perimetral, desviando o tráfego de veículos motorizados que congestionavam o trânsito no centro da cidade.

Mas antes da expansão maciça do automóvel veio o ônibus. A explosão da periferia, a partir de um centro implodido, se revela maior a partir do ônibus e não mais pelos trens e bondes. A construção de avenidas e ruas pavimentadas era muito mais barata do que a construção de trilhos, além do que a implantação de pontos de paradas também era um facilitador em relação à dificuldade de implantar novas estações.

[...] os bondes e trens não tem a capacidade de se movimentar em todas as direções. Eles estão presos a trilhos fixos. E isso é um problema para o capitalismo: A estrada de ferro se torna imperfeita somente para uma consciência reduzida à forma de uma partícula, o "átomo social". O impulso de poder ir "para qualquer lugar" (que corresponde a "para lugar nenhum"), ou seja, de não depender dos trilhos e das paradas preestabelecidas, corresponde a uma mentalidade, por sua vez, determinada pelo arbítrio e bel-prazer. (KURZ, 1997, p. 349)

Dessa forma, os problemas gerados pelo bonde e trens levaram a cidade a adotar planos urbanísticos fundamentados no rodoviarismo como única solução.

O automóvel incorporado ao cotidiano e à rotina de trabalho como forma de transporte gerou uma pressão física ao território do Centro Antigo, disputando espaço com bondes e pedestres pelas ruas estreitas, tudo isso patrocinado pelo Estado.

A participação da rodovia se limitou, no entanto, em termos de condução de pessoas, aos ônibus, pois os automóveis eram caros demais para a maior parte da população.

Ao longo das estradas dos arredores paulistanos se formou, no período entre 1915 e 1940, uma infraestrutura de transporte e de pontos de polarização que iria ajudar a comandar o processo de metropolização, provocando o surgimento de diversos povoados ao longo das estradas, funcionalmente relacionados ao trânsito, como postos de gasolina, bares, vendas, restaurantes.

A produção do espaço urbano de São Paulo passa a incorporar as periferias, ao mesmo tempo em que a cidade se compacta (principalmente sua área edificada) através da verticalização e da ocupação de loteamentos localizados entre bairros já consolidados. É o momento em que a cidade conhece seus primeiros movimentos de expansão.

A partir da década de 1930, os movimentos de expansão da cidade de São Paulo geraram modificações rumo à metropolização. O Plano de Avenidas trazia consigo uma visão sistêmica da cidade, de arquitetura modernista, associada ao uso do automóvel e, assim, criou um sistema viário associado ao embelezamento urbano, ao arruamento cartesiano, à especulação imobiliária e ao transporte individual. Tendo o Centro como polo irradiador e ponto nodal do sistema viário da cidade, o plano ajudou também na formação e manutenção de congestionamentos, afinal "todos passariam pelo centro" para se deslocar pela cidade.

Esse plano, ideologicamente ligado à burguesia industrial paulista, consistia em lançar a cidade para fora dos seus limites convencionais, expandi-la através de avenidas radiais a partir do

Centro. Assim, a produção do espaço urbano (ou pelo menos seu planejamento) transformava a cidade rumo à metropolização.

Um plano que consistia na presença constante de automóveis na área central da cidade de São Paulo e também em suas principais eixos de expansão.

Esse deslocamento imposto e necessário trouxe diversas consequências para o cotidiano da população; entre elas, o aumento dos custos e do tempo que se gasta nos transportes; especulação imobiliária a partir da capitalização do espaço atendido por melhor estrutura do sistema de transporte; produção de grandes distâncias, impossibilitadoras para o pedestre.

A separação, na cidade, entre residência e emprego, separa os pontos que mais geram deslocamentos. Isso cria uma necessidade diária de movimentos. Os pontos mais bem servidos de infraestrutura de transporte ou mais próximos de onde os empregos se concentram, são os mais procurados.

Assim, dentro do contexto do espaço como raridade, os elementos do espaço também serão raridades e escassos. A escassez gera uma pressão sobre o uso dos espaços privilegiados do urbano. Porém, na lógica da propriedade privada, na fragmentação do espaço, o acesso a ele será o acesso à mercadoria.

Acessa quem paga mais, só compra quem tem dinheiro. O uso parece estar a serviço da troca. A especulação imobiliária produz segregação espacial, que limita as condições de mobilidade da população urbana, cada vez mais afastada das centralidades e obrigada a longos deslocamentos diários.

Na cidade de São Paulo, a população que é expulsa das centralidades encontra nas periferias a única alternativa de sobrevivência, de morar, percorrendo a partir de então longas distâncias cotidianamente entre sua residência e os locais de trabalho, geralmente localizados nas áreas centrais da cidade.

O que determina grande parte dos fluxos cotidianos entre o centro e a periferia é a distribuição espacial dos empregos e residências. Os interesses imobiliários dos detentores da terra urbana e do capital produzem um espaço que, por sua vez, produz os locais de origem e destino dos deslocamentos de quem vive em São Paulo.

A metrópole de São Paulo, portanto, enfrentou transformações econômicas que se desdobram na escala intraurbana, alterando diversos aspectos do seu espaço, sua paisagem e do cotidiano de seus habitantes.

Hoje a estrutura espacial de São Paulo guarda as marcas da sua própria evolução histórica. Toda esta expansão e transformações ocorridas em sua paisagem e funções ocorreram de forma muito rápida. A partir da década de 50, São Paulo passou a sofrer um intenso surto de modificações urbanas, representadas não

somente pelo seu crescimento demográfico, mas pelas transformações na sua estrutura espacial e pelas relações da cidade com sua região. O espaço da cidade torna-se “pequeno” para comportar as novas implantações industriais e expansão das já existentes. As indústrias procurando grandes espaços saíram para a periferia. (SCARLATO, 1989, p. 90)

Conforme as palavras de Scarlato (1989), a cidade de São Paulo perdeu suas indústrias para a periferia ou para outras sub-regiões da Região Metropolitana. Um setor econômico importante para a formação desse espaço urbano – o industrial – está sendo substituído pelo setor terciário, mudando o próprio espaço e o perfil da população que atualmente se desloca cotidianamente para o centro.

Com tal perda relativa do número de indústrias e com o aumento do setor de serviços e comércios, que demandam edifícios mais bem equipados, tecnologias e inovações inexistentes no antigo centro, mas presentes em novas centralidades, a área central da cidade de São Paulo sofreu uma desvalorização do seu espaço. A valorização de determinados locais é possível graças à desvalorização, mesmo que passageira, de outras áreas.

A questão da revitalização urbana das áreas centrais está conectada, por sua vez, ao surgimento de outros subcentros [...] dentro do qual o centro tradicional passa a competir com os demais, principalmente do ponto de vista econômico. O processo de expansão metropolitana, portanto, torna a questão da centralidade ainda mais complexa. Em alguns casos, os subcentros guardam certas relações de complementaridade com o núcleo central, mas passam muitas vezes a competir economicamente de forma mais acirrada com o centro tradicional, de modo a se tornarem ou almejarem se tornar os “novos centros”. Isso se dá, em particular, pela lógica dessa expansão, que acarreta muitas vezes a fuga de empresas para os subcentros e a deterioração urbana do núcleo original, concomitantemente à mudança na composição social da população que passa a habitar este último, marcada pela forte presença das classes pobres. (FRÚGOLI JR., 2000, p. 26)

Portanto, outras centralidades (Paulista, Faria Lima, Berrini) fizeram com que o Centro Antigo perdesse parte de sua produção econômica, modificando os tipos de comércios, serviços, atividades e de pessoas ali presentes. Com a desaceleração econômica do antigo centro e com a acelerada dinâmica nas novas centralidades, os investimentos públicos e privados também vão se dar de maneira diferenciada, buscando as áreas mais interessantes do ponto de vista econômico e “abandonando” outras.

Contraditoriamente, São Paulo e suas novas centralidades competem entre si e se articulam. O papel do Estado, entre outros, é o de garantir até mesmo fisicamente essa articulação através do sistema viário.

O Centro de São Paulo é um caso emblemático de como são pensadas ações e políticas públicas que promovam novamente o movimento de capitais para essa área visando seu crescimento

econômico, geralmente em detrimento de um desenvolvimento social, dando vazão à imagem espetacularizada do centro como lugar do medo, do perigo, do degradado. Posteriormente, no contexto do automóvel se generalizando no cotidiano, a Avenida Paulista, em detrimento da antiga centralidade, passa a abrigar o terciário, representante do novo, do moderno, da segurança.

Contudo, há limites para a desvalorização do espaço. Desse modo, processos e poderes criam estratégias de revalorização. É possível, por exemplo, pensarmos esse movimento de valorização/desvalorização/revalorização do ponto de vista de Neil Smith (2007), que o denomina de gentrificação. Ela deve ser entendida “a partir de algumas mudanças urbanas mais amplas, embora menos visíveis” e não, estritamente, como “a renovação residencial em bairros da classe trabalhadora.” Em outras palavras, deve ser entendida como uma reestruturação urbana.

Os transportes, ao ampliar a acessibilidade, aumentam o valor de uso e de troca do espaço (do território) e promovem o capital imobiliário, que se apropria da mais-valia global armazenada na produção do espaço – em seus valores de uso (e de troca) –, demonstrando a aliança entre os interesses imobiliários e o desenvolvimento dos transportes.

O sistema de transportes metropolitano está a serviço da reprodução do capital e que, se são introduzidas melhorias na infraestrutura de transportes, é porque elas servirão ao sistema do capital em primeira instância. (ULIAN, 2008, p.33-34)

Os interesses da burguesia e seu uso sistemático do automóvel moldaram as políticas de transporte, a produção do espaço de São Paulo e as localizações, em detrimento do resto dos habitantes da metrópole, resignados com as sobras e os “subprodutos” desse esquema: os ônibus, a imposição de distâncias, opressões do tempo social.

Até a década de 1920, o modo predominante de transporte era coletivo e sobre trilhos – bondes e trens. [...] Desde os anos 1920, um projeto de remodelação viária voltado para dar suporte e aumentar a velocidade de circulação de carros e caminhões foi sendo implantado na cidade, [...] O modelo de anéis, esboçado nos projetos urbanísticos do início do século, vai marcar, como veremos adiante, a estrutura de circulação e mobilidade na cidade. (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011, p. 90-91)

Esse modelo de urbanismo fundamentou-se na presença do automóvel como meio de transporte. A generalização do automóvel circulando pela cidade de São Paulo produziu:

Uma nova forma de organização da produção constituiu-se em uma das revoluções tecnológicas que transformaram não apenas a velocidade, mas também a cultura da mobilidade, e fornecendo as bases técnicas e políticas do projeto de cidade. (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011, p. 91)

Mesmo determinada cada vez mais pela racionalidade do automóvel, para a produção do espaço de São Paulo, em termos de transporte de população (no caso, as classes trabalhadoras e de menor renda), os trens de subúrbio ainda eram as principais máquinas de transportar, justamente por conta das distâncias, custos e deslocamentos impostos por esse espaço produzido, agora numa escala metropolitana. Mesmo assim, as políticas públicas voltadas ao transporte coletivo foram marcadas pela estagnação (MELLO, 1998).

A diminuição de investimentos no transporte ferroviário, responsável pelo transporte de parte considerável da população, agravou ainda mais as condições de deslocamento da população residente nas periferias. No entanto, uma vez colocado o automóvel como centralidade da vida cotidiana, é ele quem vai determinar e estimular investimentos, transformações espaciais, deslocamentos.

[...] o estímulo ao desenvolvimento do transporte rodoviário, que interessava às políticas nacional e internacional, acirrou a competição entre o transporte ferroviário e o rodoviário e, rapidamente, “os trens perderam espaço para os caminhões, ônibus e automóveis e, mais recentemente, para o Metrô”. (PASSARELLI, 1994 apud ULIAN, 2008, p. 117)

Em mais ou menos 40 anos de existência, o Metrô ainda possui uma extensão de apenas 74,8 quilômetros⁵, tendo sua abrangência espacial muito restrita, se comparada à cidade de São Paulo como um todo. Esse sistema, tardiamente empreendido:

Inicialmente pertinente à esfera municipal, antes dos anos 80, a CMSP [Companhia do Metropolitano de São Paulo] passou para o âmbito estadual, tendo em vista o ensejo de desenvolver projetos em conjunto com a linha de trem da Fepasa, companhia estadual. A construção do metrô mudou a aparência dos lugares. Os projetos de metrô incorporaram planos de urbanização e foram responsáveis por mudanças razoáveis nos hábitos e valores da população. Assistimos a uma valorização do novo, o metrô, e a uma degradação da velha ferrovia. (ULIAN, 2008, p. 151)

[...] para o tamanho da RMSP [Região Metropolitana de São Paulo], a rede de metrô é muito reduzida, principalmente por se concentrar apenas na capital. No entanto, a sua integração física e tarifária com a ferrovia em oito estações, minimiza sua pequena dimensão. (ULIAN, 2008, p. 160)

⁵ Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br>> Acesso em Outubro de 2014.

Localização das linhas de metrô em São Paulo e do trajeto percorrido

Construído em parte da década de 1960, mas funcionando somente a partir de 1974, com:

A implantação das linhas do metrô de São Paulo e a construção de estações na área central produziram uma nova Praça da Sé e introduziram o conceito de áreas desenhadas exclusivamente para pedestres, os calçadões. (GROSTEIN, 1994 apud FRÚGOLI JR., 2000, p. 62)

De acordo com Frúgoli Jr. (2000, p. 63), Olavo Setúbal, prefeito de São Paulo entre 1975 e 1979, buscou requalificar o Centro Antigo por meio da implementação de calçadões, entre outras medidas. No entanto, em uma entrevista, se diz arrependido por essas obras, pois elas atraíam diversos comerciantes ambulantes e garantiam a presença popular em massa na área central.

Assim, parece que o Centro é um espaço privilegiado para o pedestre, com áreas destinadas exclusivamente a ele, sem o conflito com as máquinas de transportar. No entanto, o que São Paulo nos mostra?

Para usar essa área central, possivelmente há a necessidade de um deslocamento mediado por máquinas, por outros modos de transporte. No Centro, o pedestre até pode ser um elemento presente, constante e numeroso. Mas, e no restante da cidade? É possível caminhar dos bairros mais afastados até o Centro? É viável percorrer longas distâncias em tão pouco tempo num espaço concebido para o motor, apenas para ser um “pleno” pedestre nos calçadões?

Diante dessa realidade, não é difícil concordar com Lefebvre (1991): concebe-se o espaço de acordo com as pressões do automóvel. Dito anteriormente, o Estado, comprometido com os interesses da indústria automobilística, utiliza-se do planejamento territorial, entre outros instrumentos, para reproduzir e ampliar interesses privados.

Segundo a Pesquisa Origem e Destino de 1967, os ônibus eram responsáveis por 59% de todos os deslocamentos na cidade e por 93% dos deslocamentos em transporte público. Com a implantação do metrô, a participação do transporte público sobre trilhos começou a aumentar, sem, no entanto, abalar muito a posição do ônibus, que continuou predominando, representando 81% dos deslocamentos em transporte público na cidade em 1980. Assim, pode-se afirmar que, entre 1960 e 1980, o transporte público em São Paulo se baseou em transporte sobre pneus. (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011, p. 94)

Percebe-se mudanças constantes, como a criação e adaptação de ruas e avenidas para a melhor circulação de motores e pneus. Daí o privilégio do automóvel e da cultura automobilística em detrimento de outros meios de transporte e de mobilidade. Tanto que, nos períodos citados, o andar a pé não parece ser objeto de preocupação das políticas públicas referentes à circulação e à mobilidade.

O automóvel, considerado por muitos como um símbolo de poder e riqueza, se apropria da

metrópole que convive de forma cada vez mais intensa com os imensos problemas no trânsito. O carro particular como meio de transporte e suas implicações numa cidade como São Paulo é alvo de questionamentos efêmeros, já que seu uso e consumo (privados, diga-se de passagem) somente podem dar-se na esfera pública. Ele é uma mercadoria muito peculiar, pois é semi-privado e semi-público. Assim, seu consumo generalizado é também a própria exclusão do seu consumo, ou seja, quanto mais carros, mais congestionamentos e menos se pode exercer sua função primeira, a de locomoção (SCHOR, 1999).

Depois de 66 anos e alguns milhões de carros a mais nas ruas de São Paulo, a história mostra como o planejamento urbano ainda está buscando soluções para o mesmo problema, repetindo visões, ações e planos. A repetição é tamanha que o prefeito do Município de São Paulo entre os anos de 2006 e 2012, Gilberto Kassab, engenheiro assim como Prestes Maia, lançou, em 31 de janeiro de 2011, um plano baseado em anéis viários e no automóvel para melhorar o trânsito de São Paulo e a qualidade do ar! ⁶

⁶ Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff3101201101.htm>> Acesso em Maio de 2011.

PROJETO

Criar um grande sistema viário em toda a cidade na forma de anéis e com fluxo de veículos ininterrupto

EIXOS RÁPIDOS

O projeto também prevê dois eixos de circulação rápida: um norte-sul e outro leste-oeste

Anel Central - 8 km
Mini Anel - 27 km
Anel - 70 km
Grande Anel - 83 km

Rodoanel

Trechos prontos
Em projeto
Transitório

Eixo Norte-Sul - 47 km
Eixo Leste-Oeste - 49 km

Exemplos de intervenções previstas para aumentar a fluidez

1

Passagem inferior na av. Tiradentes com a av. Ribeiro de Lima

2

Túnel entre a av. Cruzeiro do Sul com a av. do Estado

3

Túnel na av. Sena Madureira sob a r. Domingos de Moraes, ligando a Ricardo Jafet e a rodovia dos Imigrantes

4

Interligação da Raposo Tavares e da r. Alvarenga à marginal Pinheiros

RESULTADOS ESPERADOS

Filas	Na Grande SP	Na capital
Hoje	228 km	140 km
No futuro	173 km	90 km

Redução de 24,1%

Redução de 35,7%

Figura 1 – Sistema viário proposto por Kassab formado por vias expressas (existentes ou em projeto).
Fonte: Folha de São Paulo / Janeiro de 2011

O aumento do sistema viário em São Paulo foi seletivo: deu-se em áreas específicas da cidade, identificadas com os setores modernos da economia e com os desejos e necessidades de consumo das classes média e alta. A seletividade de áreas, baseada na renda e no consumo, contribuiu para a segregação social, econômica, espacial e para os problemas de mobilidade na metrópole de São Paulo. A cidade é produzida por muitos, mas para o uso de poucos, os que têm dinheiro.

Elaborado durante a gestão do mesmo ex-prefeito preocupado com a qualidade do ar de São Paulo, um plano urbanístico divulgado em 2012, chamado *SP 2040: a cidade que queremos*, trouxe concepções do futuro desejado para a cidade. Nesse plano, a questão da mobilidade aparece no projeto *Cidade de 30 minutos*, cujo objetivo é aproximar, no tempo e no espaço, as pessoas de suas atividades cotidianas.

As principais ações previstas seriam diminuir o tempo médio de viagem, principalmente no transporte coletivo, e adensar a ocupação da cidade, ao aproximar casa e trabalho, para promover deslocamentos não-motorizados. O pedestre aparece como questão de política pública, entendido exatamente como a definição da Pesquisa Origem e Destino, aquele que se desloca por uma distância maior do que quinhentos metros ou quando o motivo for trabalho ou escola, mesmo complementado por outros modais (SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO, 2012).

No entanto, pensando no espaço urbano, o assim chamado espaço diferencial por Lefebvre, o planejamento do Estado propõe uma solução para as questões de mobilidade. Porém, parece esquecer-se de que há outros agentes envolvidos na produção desse espaço. A concentração de empregos nas centralidades não é uma questão apenas de planejamento estatal e o sistema de transportes, como vimos, não parece estar voltado aos interesses da população. Além disso, as ações propostas nesse plano são feitas de forma genérica, sem grandes especificações técnicas, políticas ou econômicas, possibilitando, no mínimo, a desconfiança em relação à sua consolidação.

Em termos de política de transporte, a gestão do prefeito Fernando Haddad (desde 2013 na prefeitura), uma série de medidas foi tomada: ampliação das faixas exclusivas de ônibus, expansão das ciclofaixas – espaços destinados ao uso de bicicletas.

Positivamente, aparece a prioridade ao transporte coletivo e ao transporte não-motorizado, ainda mais se levarmos em consideração o histórico da cidade de São Paulo e suas políticas voltadas ao automóvel nas últimas décadas. No entanto, os interesses envolvidos na presença do automóvel ainda são forças políticas e econômicas que dificultam qualquer mudança profunda na questão da mobilidade.

Ainda há outro fator que pesa sobre a atual gestão: houve a ampliação das faixas exclusivas de ônibus, mas houve também o corte do número de linhas, gerando maior tempo de espera nos

pontos e ônibus ainda mais cheios. Do ponto de vista técnico, uma “racionalização”; do ponto de vista do cotidiano de quem usa o transporte coletivo, um descaso⁷.

Por fim, quando se fala de transporte não-motorizado, a bicicleta se torna a centralidade da questão. Porém, será que as distâncias produzidas, os deslocamentos necessários e a velocidade exigida possibilitam ser um ciclista em São Paulo? As impossibilidades ao ciclista não seriam semelhantes às aquelas impostas também ao pedestre?

Nesse caminho, Milton Santos (1998) afirma que:

Na grande cidade, há cidadãos de diversas ordens ou classes, desde o que, farto de recursos, pode utilizar a metrópole toda, até o que, por falta de meios, somente a utiliza parcialmente (...) A rede urbana, o sistema de cidades, também tem significados diversos segundo a posição financeira do indivíduo. Há, num extremo, os que podem utilizar todos os recursos aí presentes, seja porque são atingidos pelos fluxos em que, tornado mercadoria, o trabalho dos outros se transforma, seja porque eles próprios, tornados fluxos, podem sair à busca daqueles bens e serviços que desejam adquirir. Na outra extremidade, há os que nem podem levar ao mercado o que produzem, que desconhecem o destino que vai ter o resultado do seu próprio trabalho, os que, pobres de recursos, são prisioneiros do lugar, isto é, dos preços e das carências locais (SANTOS, 1998, p. 112).

Podemos perceber claramente que, no caso da cidade de São Paulo, as políticas tomadas pelo poder público privilegiaram o transporte motorizado individual em detrimento do transporte coletivo e do pedestre, por meio de uma dilatação do sistema viário – ruas, avenidas, pontes, viadutos etc. – direcionados para o automóvel.

4.1 PEDESTRES, O FETICHE DO AUTOMÓVEL E A CIDADE DE SÃO PAULO

O automóvel redimensionou seu espaço (o da cidade). De um lado ele aproximou os espaços, de outro, os separou no interior da cidade. E os corpos? Também foram, simultaneamente, unidos na separação. Multidões caminhando pelas ruas centrais de São Paulo, indivíduos andando lado a lado, absorvidos por suas respectivas vidas cotidianas, impessoais, cindidos.

O incremento constante de carros no trânsito forçou o espaço físico a uma necessidade de alargamento das vias públicas, roubando dos pedestres suas calçadas, mutilando muitas vezes partes da memória e da paisagem urbana, portanto, transformou não somente o espaço físico da cidade, mas também seu espaço social.

Ele acabou modelando as cidades do século XX. Reformulou a noção de espaço e distância, modificou os hábitos humanos [...] aproximou os espaços, ao mesmo

⁷ Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,spttrans-alega-que-corte-de-linhas-de-onibus-melhora-sistema,1088838>>

tempo separou os homens nas cidades. [...] A facilidade que o automóvel permitiu como transporte individual criou ao mesmo tempo sua antítese. (SCARLATO, 1989, p. 80)

A burguesia e o Estado, controlado por ela, produziram um espaço à sua imagem e semelhança, no qual somente ela poderia desfrutar as opções que uma aparente liberdade espacial lhes proporcionava. Por que aparente?

O automóvel se impunha como desejo de consumo. Consequentemente, aumentava em ritmo acelerado o dinheiro investido na divulgação do produto, reconhecida como um elemento decisivo nas vendas. Por sua vez, os publicitários, aqueles “persuasores ocultos”, se orgulhavam de ter criado o anseio pelo produto e de tê-lo associado à imagem do consumidor vitorioso. Não apenas a mercadoria era apresentada como bela, útil e importante, como também o comprador de um automóvel deveria sentir-se parte da cadeia de sucesso. (GIUCCI, 2004 apud SÁVIO, 2010 p. 254)

O motorista, como consumidor vitorioso, é o que comanda a cidade, que a domina para si.

Figura 2 – Quadrinho de Laerte sobre a cidade do automóvel
Fonte: Folha de São Paulo / 18 de julho de 2012

Nessa figura, Laerte, desenhista, trata ironicamente da presença do carro no espaço urbano de uma metrópole fictícia que poderia ser São Paulo, apontando para a cisão que há entre o “sonho de liberdade”, representado pelo discurso fetichista do automóvel, e a crise de mobilidade existente.

O automóvel é obviamente mais do que um simples "meio de locomoção terrestre": para muitos fetichistas do automóvel, ele é um objeto erótico, para a maioria, um objeto de prestígio, para alguns, um vício, um cassete para agredir ou um pobre sucedâneo do parceiro. Está comprovado que o carro é o poluidor número um do meio ambiente. Para milhões, ele é, também, ao mesmo tempo, "promotor de emprego". E, desde que a sociedade automobilística corre em altas cilindradas e muita velocidade em direção à crise, o carro é também objeto de crise e conflito por parte do interesse público. (KURZ, 1997, p. 345)

A crise de mobilidade, que tem se constituído como questão subalterna ao tema do congestionamento da cidade de São Paulo, frequentemente tratado como caos urbano, provém de

uma grande contradição, colocada em sua aparência como falta de planejamento, escassez de estrutura viária, mas que se revela mais profunda.

Esta compreensão se dá pelo fato de que o uso individual de tal máquina, diferentemente de outras, se realiza em público. O consumo do automóvel como mercadoria só pode ocorrer nas ruas, na esfera pública da vida e é por isto que seu uso social, como objeto técnico determinante da vida cotidiana, não é neutro, mas carrega consigo e revela muitas das contradições até então invisíveis [...] Como consumo público, revela socialmente a contradição inerente à mercadoria: o consumo individual de uma mercadoria é sua “positividade”, mas o consumo social expressa a “negatividade” inerente à mercadoria [...]. O uso do automóvel como consumo individual de um objeto técnico, como meio de transporte é “positivo”, mas como meio social de transporte passa a portar elementos de “negatividade”, como a exclusão da possibilidade de uso (a generalização universal do uso do automóvel é a negação interna a esta mercadoria, pois se todos tivessem um carro e resolvessem consumi-lo ao mesmo tempo, este consumo não se realizaria para ninguém). Assim, no limite, o consumo do automóvel é também a exclusão do consumo. Em uma sociedade estruturada pelo consumo [...], a exclusão deste ato implica necessariamente a exclusão de um conjunto de relações, que podem gerar um desgaste social expresso na violência e no mal-estar experimentados cotidianamente. (SCHOR, 1999, p. 108-109)

Deve-se ao dramaturgo italiano Luigi Pirandello (1867-1936) essa definição do automóvel [como invenção do diabo]. Com efeito, o diabo, empregando a estratégia da sedução, atrai o ser humano oferecendo-lhe um objeto bonito, sensual, portador do atributo de se mover quando o desejar, com quem e para onde quiser, em uma euforia de conforto e liberdade! Porém – efeito diabólico – o grande número desses objetos desejados resulta inevitavelmente em congestionamentos de todas as vias, poluição do ar que respiramos, ruidoso artefato a nos ensurdecer e em diminuição da qualidade de vida das cidades... (WILHEIM, 2013, p. 18)

A partir da década de 1960, a metrópole passa a assumir enormes dimensões e grande fragmentação, para o automóvel e por causa do automóvel, mas também por conta da especulação imobiliária, da valorização do espaço. “Para dar lugar aos automóveis, ruas são destruídas e transformadas em espaços vazios e sem sentido para o pedestre” (JACOBS, 2007, p. 377), demonstrando assim a plenitude do automóvel na produção do espaço.

Nesse momento, São Paulo enfrentava uma expansão física e suas estruturas não tinham a capacidade para suportá-la, chegando à beira do colapso. O sistema de vias e de transportes com o ônibus seguindo os antigos traçados dos bondes e expandindo-se para além dos bairros já consolidados, assim como a rápida motorização individual promovida pelo Plano de Avenidas, havia se tornado obsoleto. Portanto, não se tratava da melhoria do que já existia, mas de criação de estruturas novas em escalas novas.

A produção dessas novas escalas e espaços constituiu-se separando cada vez mais os lugares de moradia e trabalho, impondo distâncias e deslocamentos cotidianos de tal magnitude que o pedestre foi confinado a se imobilizar nos fragmentos desse espaço, a reduzir sua mobilidade, caso

insistisse em se movimentar por meio de seus pés.

A urbanização dispersa da metrópole reforçou a dinâmica que relaciona fortemente as condições de moradia, trabalho e renda, e as formas de circulação. A mobilidade na metrópole não pode ser considerada aleatória, a partir de uma escolha individual, e a transformação do tecido urbano disperso se insere numa lógica de reestruturação das formas de habitar, de produzir, de se deslocar e de organizar a vida cotidiana. Juntamente com este processo, verificam-se como características da metrópole brasileira, e igualmente das demais latino-americanas, o aumento constante do crescimento de precárias periferias residenciais de baixa renda e a proliferação de porções autosegregadas de residências de mais alta renda, assim como a acessibilidade desigual às oportunidades e amenidades urbanas.

Algumas características deste novo modelo territorial, relacionado com a expansão da mobilidade ocorrida a partir da década de 70, incluem uma expansão física sem precedentes, a fragmentação, especialização e complexidade crescente do espaço urbano. (MORETTI & ZANDONADE, 2012)

A existência humana está dominada pela profusão de bens de consumo, num espaço em que os objetos tendem a ditar às pessoas o que devem fazer, como devem agir. Assim, o automóvel, como uma das mercadorias centrais da sociedade em que vivemos, dita os ritmos da vida (GRANOU, 1975, p. 13).

Pelo domínio do Estado e do mercado, a burguesia controla o espaço urbano e o sistema de locomoção, o que constitui a principal força de estruturação do espaço, inclusive nos deslocamentos espaciais dos centros principais e sua chamada deterioração (VILLAÇA, 2001).

O automóvel é o Objeto-Rei, a Coisa-Piloto. Nunca é demais repetir. Este Objeto por excelência rege múltiplos comportamentos em muitos domínios, da economia ao discurso. O Trânsito entra no meio das funções sociais e se classifica em primeiro lugar, o que resulta na prioridade dos estacionamento, das vias de acesso, do sistema viário adequado. Diante desse “sistema”, a cidade se defende mal. No lugar em que ela existiu, em que ela sobrevive, as pessoas (os tecnocratas) estão prestes a demoli-la. (LEFEBVRE, 1991, p. 110)

E a cidade não se defendeu, foi atacada por todos os lados. A explosão das periferias, a implosão do centro e as transformações socioespaciais reestruturaram o espaço urbano de São Paulo, transformando-o em metrópole.

No final dos anos 1950, o centro de São Paulo estava dividido, pelo Vale do Anhangabaú em duas partes. O Centro Novo, com novas lojas, restaurantes, escritórios, consultórios, apartamentos luxuosos, serviços de diversões; e o Centro Histórico, “abandonado” para as camadas populares, mas que pela força da tradição, sobreviveram alguns bancos, escritórios de advocacia, fórum, Palácio da Justiça.

Contudo, na década de 1960, o Centro Novo é também “abandonado” e os movimentos da burguesia rumam em direção à Paulista, ocupando as encostas do espigão, correspondentes ao

bairro da Consolação (VILLAÇA, 2001).

Assim, à nova centralidade se cola a ideia de progresso e modernidade, enquanto o Centro Antigo, pejorativamente, torna-se o Centro Velho.

Um dos mecanismos da ideologia consiste em naturalizar processos sociais. A “deterioração” do Centro, por exemplo, é uma dessas naturalizações, obscurecendo processos por trás da aparente “decadência”: produção do velho e do novo, reprodução do capital, gentrificação, entre outros.

Através da ideologia, da produção de imagens, do domínio do Estado e do mercado, a burguesia controla, pelo menos parcialmente, a produção do espaço urbano, inclusive os desdobramentos das centralidades principais e suas “deteriorações”.

Enquanto os eixos de expansão do espaço urbano de outrora foram produzidos pelos bondes, trens e ônibus, nesse momento, o automóvel, sempre vinculado ao fetiche da modernização, foi o grande responsável pela produção das novas centralidades e da produção da cidade sob quatro rodas.

O plano de crescimento da cidade é anterior a este período [década de 1950], que a industrialização que se acelerou após a década apontada veio intensificar o sentido da ocupação, com uma modificação: a orientação que outrora era determinada pela ferrovia, a partir de então passou a ser determinada pelas grandes rodovias. (SCARLATO, 1989, p. 94)

Para a consolidação de novas centralidades, investiu-se em grandes obras viárias, mutilando bairros e acelerando a fragmentação e segregação espacial.

A expansão destes meios de transporte formando grandes conexões viárias, que por sua vez acabam interligando-se às saídas das grandes rodovias, alargam espaços da cidade redefinindo as relações de fluxos, de circulação e serviços entre o centro e a periferia, e esta entre si. (SCARLATO, 1989, p. 82)

Associado ao automóvel, os interesses imobiliários também foram responsáveis por produzir novas centralidades, desejosos de abrir novas frentes de ocupação e de renovar o estoque construído.

A morfologia urbana dessas centralidades mostram isso (a prioridade ao automóvel) a partir das suas diferenças: prédios com garagem, ruas e avenidas mais largas e perpendiculares, no Centro Novo, em comparação às ruas tortuosas e estreitas e aos prédios do Centro Antigo, presença da sede de empresas multinacionais, grandes bancos etc.

Outro fator responsável pela perda de vitalidade (financeira e de serviços), assim como pela criação de nova centralidade em direção à Paulista, que passa a abrigar parte do terciário, foi o

capital estrangeiro.

Ao se promover enormes reestruturações nas cidades para absorver a massa automobilística não se mudou apenas o cenário onde se encena a vida social, as mudanças foram também de roteiro. Desde um século o automóvel é um formidável meio de recomposição e reordenação dos espaços. O conjunto de obras feitas para ordenar sua circulação e dar-lhe função foi (e é) incalculável. O automóvel interferiu na ordenação dos lugares de residência e de trabalho, mudou as escalas da mobilidade atuando no sentido de aumentar os percursos, impôs uma pressão muito grande sobre a contiguidade preexistente (favorecendo os movimentos centrífugos nas cidades que deram origem à suburbanização) e sobre os espaços públicos – destruindo-os com incisões violentas. Os automóveis alargaram o urbano e refizeram as cidades chocando-se com a urbanidade. (OLIVA, 2004, p. 167)

O automóvel, contraditoriamente, se nega quando é usado por todos. O Centro Antigo, entupido de automóveis, ironicamente torna-se um lugar inviável para quem trouxe o carro até ele.

O movimento da burguesia foi sair do Centro e, controlando o Estado e o mercado, produzir uma configuração espacial que atendesse a seus interesses, isto é, aos interesses do automóvel. “A metropolização de São Paulo confunde-se com a própria expansão da produção e consumo crescente de veículos [ônibus e automóveis], que permitiram o redimensionamento dos espaços geográficos” (SCARLATO, 1989, p. 106), e uma maior mobilização da força de trabalho.

A expansão dos eixos e tecnologias de transporte seguem dialeticamente imposições de determinados fatores econômicos e sociais que orientam a ocupação do espaço. Por meio de “uma renovação urbanística e mudanças significativas no seu sistema viário, transformando o centro e seu entorno basicamente em pontos de passagem” (SCARLATO, 2004, p. 258), o transporte passa a permear uma nova relação de tempo e espaço, e não o suprime.

[...] a metrópole paulistana teve o crescimento da população acelerado no decorrer do século XX, principalmente em sua segunda metade. Este é um fenômeno característico dos países capitalistas dependentes, que restringem os locais onde o trabalhador pode vender sua força de trabalho, ocasionando sua mobilidade em direção às grandes cidades. Esse fato ocorre no Brasil devido ao baixo poder aquisitivo da classe trabalhadora, população mais carente que veio se instalando em locais de baixa valorização fundiária, adquirindo lotes baratos e promovendo a autoconstrução. Os locais periféricos não tinham muitas vezes a mínima infraestrutura, inclusive no que se refere ao provimento de linhas de ônibus. Desse modo, a forma extensa do espaço urbano, conurbado a outros municípios e repleto de terrenos vazios que aguardam a valorização é fator que dificulta a mobilidade dessas camadas de população habitantes das periferias. A distribuição desigual dos meios de transporte entre os grupos sociais de acordo com o seu lugar nas relações de produção e a distribuição desigual dos meios de transporte no espaço são problemas que levam à exclusão socioespacial dos indivíduos. (ULIAN, 2008, p. 103)

Os impasses e conflitos na produção do espaço levam à criação de métodos de planejamento

que jamais contestam o sistema. O sistema é o próprio limite do planejamento, e este jamais poderia ser sua negação, a não ser que pretenda sua destruição, haja vista os objetivos do mesmo dentro do sistema capitalista, ou seja, acomodar conflitos e maximizar rendimentos. Portanto, o planejamento é incapaz de superar as contradições e, na verdade, acaba se tornando um reproduzidor das mesmas.

O crescimento da cidade de São Paulo, comandada por um ritmo alucinante e pela velocidade da máquina, foi produto e produziu a necessidade de circulação constante de mercadorias e pessoas (força de trabalho). Até 1950, a circulação entre a principal centralidade da cidade de São Paulo – o Centro Antigo – e seu entorno parecia envolver deslocamentos menores e menos desiguais.

Por muito tempo, o centro teve um papel de grande importância como referência para a população. Isto, em grande parte, residia no fato de que os bairros possuíam uma fraca autonomia para se abastecerem de bens de consumo e de serviços urbanos estratégicos, criando fluxos contínuos de relações com o Centro. Esses fluxos eram predominantemente realizados pelo bonde, por algumas linhas de ônibus e menos pelo automóvel. O uso deste último era até a primeira metade do século XX, um privilégio da burguesia e das classes médias emergentes. Os moradores dos bairros centrais, formados em sua maioria por contingentes de camadas mais populares, serviam-se dos transportes coletivos, ou então, pela proximidade com o Centro, se deslocavam em grande número, a pé. Não podemos esquecer que até 1950, o Centro – ou como se dizia: “a Cidade” – era um espaço mais democrático vivenciado pelos diferentes segmentos sociais, diferentemente da São Paulo de hoje, que vivencia um verdadeiro “*apartheid* social”. (SCARLATO, 2004, p. 255)

Posteriormente, a flexibilidade oferecida pelos ônibus, apropriada pelas necessidades da produção do espaço, fez com que a expansão da periferia a utilizasse e aumentasse ainda mais o crescimento da metrópole a partir desse tipo de transporte e de sua estrutura: avenidas, pontos de parada, terminais.

“A expansão da Região Metropolitana de São Paulo resultou em profundas transformações no espaço central da cidade” (SCARLATO, 1989, p. 93). Então, o centro revela o movimento da metrópole, justificando-se como recorte de pesquisa.

As ligações entre o centro e as periferias de São Paulo foram realizadas pelas máquinas de transporte, portanto, permitindo que a separação física entre os locais de trabalho e de moradia fosse camuflada pelas altas velocidades que percorreriam essa barreira, essa distância. Os transportes viabilizaram essa expansão, impondo-se como necessários para percorrer as distâncias produzidas. No entanto, deve-se compreender também que as próprias máquinas de transportar e, principalmente, o automóvel ajudaram a produzir as motivações dessa expansão.

Assim, na escala intraurbana, os bondes formaram os eixos de expansão da cidade de São Paulo. Na escala regional, a ferrovia ocupou esse papel. No entanto, somente a partir do

rodoviarismo – automóveis e ônibus – que o espaço urbano de São Paulo passa a ser produzido numa escala ampliada, metropolitana, em que máquinas se tornam mediadoras de relações socioespaciais e permeiam novas percepções de tempo e de espaço.

O distanciamento e a separação física entre moradia e trabalho, assim como a relação espacial mediada pela máquina levam à mutilação do corpo, ao dilaceramento dos sentidos, à limitação do alcance dos sentidos, do vivido? Produzem uma apreensão distorcida ou dilacerada em relação à cidade? Imobilizam corpos?

4.2 SÃO PAULO: MOBILIDADE, IMOBILIDADE E RENDA

Na cidade de São Paulo, em que o espaço se produz como estranhamento e cisões, ou seja, um espaço alienado-alienante, os lugares do vivido também se separam.

Produzida só como estranhamento? Não. Produzida também de forma fragmentada, hierarquizada, homogênea e contraditória, marcada pela flexibilidade das relações de produção, o que cria fluxos e deslocamentos marcados por essa necessidade de flexibilização, assim como cria segregação, mutilação e fragmentação dos corpos, eliminando as possibilidades de ser pedestre na cidade.

A metrópole [...] espaço de concentração populacional, de riquezas, de tecnologia, de inovação, de difusão da modernidade e de possibilidades, justamente pela existência concentrada de atividades e serviços, é também marcada pelo aumento da pobreza, da violência, das formas precárias de habitação e, atualmente, no caso brasileiro, pela ampliação do número de trabalhadores informais que ocupam os espaços públicos para a reprodução da vida. (ALVES, 2013, p. 109)

Na escala metropolitana percebem-se muitas mudanças do setor produtivo, que implicam em transformações nos padrões de ocupação e movimentos de pessoas, mercadorias, informações, capital.

As implicações dessas mudanças geram o “aumento da diferenciação socioespacial” (ALVES, 2013, p. 110). Fundamentada na desigualdade, a escala intraurbana traduz-se pela divisão econômica e social do espaço. A produção do espaço urbano, ao mesmo tempo que reúne as diferenças, também segrega.

A dispersão geográfica da produção e a criação de novas centralidades produzem distanciamentos e separações maiores entre a moradia e o trabalho, o que traz uma nova configuração nos deslocamentos dos trabalhadores na metrópole (ULIAN, 2008). Assim como, a partir desse fenômeno de reestruturação, reflete a mobilidade da força de trabalho.

Para Vasconcellos, a mobilidade:

[...] é um atributo associado às pessoas e bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas, podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer aos meios de transporte não-motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais). (VASCONCELLOS, 2001, p. 18)

A capacidade de realizar deslocamentos é mais uma interpretação possível de mobilidade (ULIAN, 2008), sendo que ela é uma condicionante para o direito à cidade. Na sociedade em que vivemos, a mobilidade é desigual: alguns realizam deslocamentos, outros não. A velocidade também é desigual, assim como o acesso ao urbano. Assim, o processo de circulação contribui para a produção de um espaço segregado.

A segregação se reflete na localização da moradia e do emprego, além de se refletir na separação cada vez maior da casa em relação à rua: uma arquitetura de muros, “ausência de marquises externa que possa obrigar os transeuntes em dias de chuva”, guarita e seguranças (em vez de moradores), “filtrando os conteúdos e separando por completo a vida da rua da vida da casa” (BAITZ, 2006).

Essa metamorfose é produto e produtora de uma nova classe média, que busca homogeneizar o espaço, criando padrões de comportamento e mentalidade compatíveis com a ideia de moderno, eliminando, dessa maneira, tudo que foge dessa ordem.

O centro de São Paulo tem como um de seus atributos a centralidade, a capacidade de concentrar elementos necessários à reprodução da vida, como equipamentos de circulação, comércio, serviços (ALVES, 2013). As centralidades, repletas desses elementos, concentram o grande número de empregos, atraindo grande contingente de trabalhadores e pessoas em busca de um trabalho.

Segundo a Pesquisa Origem e Destino 2007 do Metrô, os Distritos da Sé e República são uns dos que mais geram atração de viagens na Região Metropolitana de São Paulo e somados são, de longe, os que mais concentram empregos, mesmo considerando outros municípios da região⁸.

⁸ O Distrito da Sé concentrava na época da pesquisa, 91.678 empregos e atraía 160.363 viagens diárias. Para o Distrito da República, 114.708 empregos e 177.900 viagens. Somados, representam pouco mais de 2% dos 9.065.736 de empregos totais da RMSP. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/dados_gerais.xls> Acesso em Outubro de 2014.

Relação de empregos por habitante no Município de São Paulo - 2008

Fonte: Ministério do Trabalho e do Emprego. Relação Anual de Informações Sociais - RAIS 2008. Fundação Seade - Projeção da População 2008.
Elaboração: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU/Depto. de Estatística e Produção de Informação - Dipro.

Por conta dessa concentração e pela presença de inúmeros equipamentos urbanos, as centralidades se valorizam e encarecem, selecionando pela renda quem pode ter acesso a uma propriedade nessa região.

Assim, levando em conta o papel da propriedade privada em nossa sociedade, é praticamente inviável para um trabalhador conseguir uma moradia formal nas áreas centrais. Resta-lhe buscar essa moradia onde ele possa pagar, normalmente lugares mais distantes das centralidades ou, em muitos casos, resta-lhe a precariedade da habitação “irregular” (favelas, cortiços) nas proximidades do centro.

Em São Paulo, para um trabalhador ir da sua residência até o local de trabalho é preciso percorrer a cidade, enfrentar o trânsito e as distâncias, assim como enfrentar o tempo. “Uma sociabilidade que não se baseia na proximidade, mas sim no movimento” (OLIVA, 2004, p. 86).

Partindo da ideia do pedestre (e do trabalhador) como corpo portador da força de trabalho e como condição urbana, que pressupõe e exige o trânsito constante e o movimento diário, *o capital variável exige abstratamente uma rapidez que no plano do real ainda não se alcançou, mas que se impõe no vivido*, já que “quanto menor o tempo de circulação, maior a capacidade de produção e realização do valor” (ALFREDO, 2005:18).

Dessa maneira, o trabalhador se vê numa encruzilhada e sua escolha dar-se-á também pelo preço que sua própria força de trabalho é vendida.

Ou *imobiliza-se*, caso seu salário não dê conta de cobrir seus custos de reprodução, sendo o transporte e a moradia responsáveis por grande parte desse custo; ou *mobiliza-se* de acordo com o que sua renda permite e como o capital exige, o que vai determinar sua capacidade – e velocidade – de deslocamento: alguns vão de transporte público; outros, de automóvel e motos; poucos, pelos ares, com seus helicópteros e aviões; e, na base dessa pirâmide cujo critério de hierarquia é a mobilidade, os que vão a pé.

O sistema de circulação apresenta condições diversas de utilização quando comparada a outros meios coletivos de consumo. Primeiro, ele pode ser apropriado tanto coletiva quanto individualmente. O transporte público envolve uma socialização da infraestrutura (vias) e dos meios de transporte (veículos), ao passo que o transporte individual envolve não só a mesma socialização da infraestrutura, mas também a privatização do meio de transporte. Segundo, outra característica específica da estrutura de circulação – a escassez do espaço, que precisa ser dividido entre os usuários – faz o consumo real ser inerentemente coletivo, sujeito a regras coletivas. Finalmente, as velocidades, dimensões e desempenhos operacionais diversos entre os corpos em movimento levam a formas e taxas muito diferentes de consumo de espaço e tempo, implicando análises de equidade. (VASCONCELLOS, 2001, p. 85)

O tempo que cada um passa no trânsito, esse tempo de trabalho não pago, esse “sobretabalho que reduz na mesma proporção a jornada de vida pretensamente livre” (INTERNATIONALE SITUATIONNISTE, n. 3, 1997), refletiria não apenas o preço da sua força de trabalho, mas também o lucro que essa pessoa pode gerar. Refletiria, portanto, o quanto essa pessoa, portadora da força de trabalho, “vale”.

Por exemplo, o custo de 50 passagens de ônibus, em relação ao salário mínimo, era de 5,9% no final da década de 1960 (VASCONCELLOS, 2001). E atualmente? Cerca de 20% em relação ao salário mínimo paulista em 2014. Ou seja, 1/5 da renda de um trabalhador que ganhe apenas R\$ 810,00 por mês está comprometida pelos custos do transporte público.

As políticas de transporte e trânsito cristalizaram diferenças marcantes entre aqueles com e sem acesso ao transporte particular. Estas diferenças resultaram de ações eficientes de apoio ao aumento do número de automóveis, por meio da garantia de condições adequadas de circulação. A combinação entre a reorganização do espaço e o uso crescente do transporte individual representa a implementação vitoriosa de um claro projeto político e econômico: a construção da cidade da classe média, como um novo espaço capaz de acomodar eficientemente seu novo papel econômico dentro da modernização capitalista. Este projeto foi perseguido ao mesmo tempo em que as classes trabalhadoras eram mantidas sob más condições de transporte. (VASCONCELLOS, 2001, p. 174)

Uma reportagem do jornal O Globo, de novembro de 2014⁹, trata dos custos envolvendo o transporte – individual e coletivo – em algumas cidades brasileiras, entre elas São Paulo. Desde julho de 1994, a inflação dos custos para usar o transporte público no Brasil foi de 685, 79%, enquanto o uso para se deslocar por automóveis foi de 158,36%.

O IPCA – Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – produzido pelo IBGE foi estabelecido, a partir de 1999, como o índice oficial de inflação do Brasil. Segundo o IBGE a inflação geral entre julho de 1994 e setembro de 2014 foi de 365,56%¹⁰.

Por que os custos de um modal de transporte – individual – estão abaixo da inflação oficial e os custos do outro – público – estão muito maiores? Não é o indicativo de uma política de subsídios diferenciada para os interesses da indústria automobilística e dos motoristas em relação aos interesses de quem se aperta (no bolso e literalmente) para entrar num ônibus, metrô ou trem lotados?

John Urry, sociólogo britânico, em uma entrevista de agosto de 2012 para o programa Milênio do canal de televisão GloboNews¹¹ afirma que uma sociedade precisa ser estudada através

⁹ Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/economia/gasto-para-usar-transporte-publico-subiu-mais-em-20-anos-do-que-para-andar-de-carro-14444273>> Acesso em Novembro de 2014

¹⁰ Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/precos/inpc/ipca-ipca-inpc_201409_3.shtm> Acesso em Novembro de 2014

¹¹ Disponível em: <<http://g1.globo.com/globo-news/milenio/platb/tag/turismo/>> Acesso em Novembro de 2014

de suas várias mobilidades – movimentos de pessoas, de objetos, de imagens, de ideias e informação – que se encaixam produzindo padrões de vida diferentes, transformados e acelerados.

Além disso, ao ser questionado pelo entrevistador se os movimentos gerariam diferentes impactos em diferentes grupos sociais (classes?), ele afirma que sim, que “uma movimentação maior de algumas pessoas corresponde a uma movimentação menor de outras. Não quer dizer que todos tenham se acelerado. Trata-se da taxa diferencial do movimento, mas não apenas de pessoas”.

Então, esse processo de modernização capitalista, principalmente a partir da década de 1950 em São Paulo, induziu mudanças no uso e ocupação do solo, na estrutura urbana e nos padrões de deslocamentos (aumento do número de automóveis, fim dos bondes, inauguração do metrô, expansão do sistema viário), num contexto de desigualdade social e econômica.

No caso paulista, assim como em boa parte do território brasileiro, desde os anos 50 do século XX, optou-se pelo sistema rodoviário para a articulação dos espaços produtivos. Mesmo com a existência de vias férreas e, mais tarde, na metrópole paulista, do sistema metroviário, ainda hoje são as ruas, avenidas, rodovias e os anéis viários a base da circulação de mercadorias e pessoas. (ALVES, 2013, p. 110)

[...] à exceção do pequeno percentual dos ônibus da cidade – apenas 29,5% das linhas (SPTrans – www.sptrans.com.br/indicadores/) – que trafegam em corredores exclusivos ou faixas preferenciais, a maior parte do transporte coletivo disputa com os carros e motos o espaço nas vias da cidade. Por sua vez, a percepção pública da crise de mobilidade como “problema de trânsito” oculta diferenças muito significativas nas dimensões e nos significados políticos da crise. Se tomarmos a questão tempo de deslocamento, por exemplo, veremos que, embora o tempo médio de deslocamento do paulistano para realizar sua atividade principal do dia seja de mais de duas horas, esse difere bastante quando se trata de médias dos motoristas de automóveis ou de passageiros do sistema de transporte coletivo. (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011, p. 89-90)

O trânsito, interpretado como disputa pelo espaço de circulação na cidade, portanto, poderia revelar uma relação de classe?

André Gorz (2005) diz que sim: as diferenças de classe estão associadas às diferenças entre as velocidades de deslocamento, os meios de transporte, os custos e as mobilidades.

Outra afirmação nesse mesmo sentido, porém um pouco mais radical, é feita por Oliva (2004, p. 174): “Talvez a diferenciação social na cidade não encontre mais no habitar a sua principal expressão”.

Considero difícil afirmar isso, ainda mais pensando na cidade de São Paulo, cujo déficit de moradias e a dificuldade de acesso à habitação são gritantes, mas é possível reconhecer como as diferenciações sociais, hierarquizações, também se refletem na mobilidade.

Hoje, a crise do mundo do trabalho, em uma escala metropolitana, leva, por falta de perspectivas de inserção no mercado de trabalho, a formas de imobilidade social

que se materializam pela imobilidade espacial ou até mesmo pela mobilidade descendente espacial¹². (ALVES, 2013, p. 111)

O que podemos perceber nessa relação de classes é a desigualdade resultante da relação entre tempo de deslocamento, renda e mobilidade, dando ao trânsito – que se dá no espaço público – um caráter político, pois, “o trânsito é, na realidade, uma disputa pelo espaço, feita por atores políticos, que vivem papéis transitórios no tempo e no espaço” (VASCONCELLOS, 2001:186).

Este conteúdo político dos conflitos (no uso do espaço) permite compreender melhor a circulação urbana: pedestres contra motoristas; carros contra motos; passageiros de transporte público contra ônibus etc., onde a mobilidade de um é a imobilidade do outro.

[...] a luta [de classes] está presente quando os movimentos diretos demandam melhores condições de transporte público [...] Essas pressões refletem a luta entre capital e trabalho no financiamento dos custos de reprodução da força de trabalho [...] livrando o capital de investimentos adicionais. (VASCONCELLOS, 2001, p. 81)

A segunda forma de expressão da luta de classes ocorre na provisão do sistema de circulação e dos diferentes meios de transporte [...] A luta se dá pela apropriação do espaço de circulação e, portanto, pela eficiência do processo de reprodução de cada classe. (VASCONCELLOS, 2001, p. 81-82)

Na relação entre capital e trabalho, o Estado aparece como instrumento de regulamentação dessa contradição, sem superá-la. O território é reorganizado, por meio do planejamento – instrumento do Estado – para atender prioritariamente a circulação do capital, em detrimento das necessidades reais dos trabalhadores.

Na cidade capitalista, a mobilidade é desigual e contraditória, assim como a velocidade e o acesso ao urbano, pois o uso e consumo do espaço viário são diferenciados, principalmente por questão de renda. A circulação torna-se uma necessidade geral, mas uma condição inatingível para largas camadas da população em estado de pobreza.

Dessa forma, o que vemos em São Paulo é a prioridade à fluidez do automóvel.

O arranjo físico de muitas cidades contemporâneas nos países em desenvolvimento pode ser visto como uma prova da reorganização do espaço para o desempenho prioritário do papel do motorista. As cidades foram adaptadas à circulação conveniente dos automóveis, às custas do desempenho de outros papéis, principalmente pedestres e passageiros de transporte público. No entanto, a organização destes ambientes agressivos de circulação não impediu que estes papéis mais frágeis encontrassem seu espaço. Nenhum papel é totalmente proibido

¹² Por mobilidade descendente espacial designa-se o processo em que o indivíduo e sua família, não conseguindo mais permanecer em determinada área da metrópole por não possuir recursos para a manutenção da habitação, muda-se para habitações chamadas pelo IBGE de precárias (cortiços, favelas) ou, mesmo, passa a ficar em situação de rua, ou seja, sem lugar para morar (ALVES, 2013).

ou totalmente limitado no espaço urbano. Mas os papéis mais frágeis precisam efetivamente sujeitar-se às necessidades dos mais fortes. (VASCONCELLOS, 2001, p. 99)

Assim, o conflito político a que nos referimos desdobra-se em conflitos físicos, onde corpos e máquinas encontram-se, inclusive, na forma de acidentes.

No estudo de Vasconcellos (2001, p. 178), o autor traz dados referentes ao número de acidentes de trânsito em São Paulo, em 1991, na qual dos 2715 mortos no trânsito da cidade, 60% estavam na condição de pedestres, o que mostra a violência intrínseca à divisão do espaço de circulação. Adicionalmente, a periculosidade do atropelamento é constatada pela comparação entre pedestres feridos e mortos (nove feridos para cada morto) e ocupantes de veículos feridos e mortos (41 para um).

Enquanto o percurso a pé corresponde a apenas 18% do total das distancias percorridas, os atropelamentos correspondem a 27% das vítimas e a 60% das vítimas fatais. Esta discrepância torna-se mais grave ainda quando se considera que a maior parte do percurso a pé é feito nas calçadas, livre, portanto, do conflito com os veículos. Ou seja, os atropelamentos ocorrem nos momentos de travessia das vias – ou de percursos na via quando não há calçadas – e são responsáveis por 60% de todas as mortes no trânsito da cidade. Esses valores demonstram a natureza violenta da ocupação do espaço de circulação, a construção de um ambiente inerentemente perigoso para os papéis mais vulneráveis, como o de pedestre. (VASCONCELLOS, 2001, p.180)

Contudo, São Paulo registrou o menor número de mortes provocadas por acidentes de trânsito dos últimos 34 anos, segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Segundo dados mais recentes, em 2013, 1152 pessoas morreram no trânsito da cidade – queda de 6,2% em relação a 2012.

O número de mortes no trânsito em 2013 representa 42%, em relação a 1991. Entre os pedestres, a queda foi de quase 4,8% – 540 para 514, entre 2012 e 2013 respectivamente, conforme o gráfico¹³ na página seguinte nos mostra:

¹³ <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/03/1428204-sp-tem-queda-de-mortes-mas-transito-da-capital-mata-ao-menos-tres-por-dia.shtml>> Acesso em Julho de 2014.

EVOLUÇÃO DAS MORTES NO TRÂNSITO DE SP

Figura 3 – Evolução das mortes no trânsito de São Paulo

Fonte: Folha de São Paulo / 2013

Apesar da diminuição do número de mortes, mais de três pessoas morrem todos os dias no trânsito de São Paulo.

Duas questões: esses dados confirmariam os conflitos políticos que se desdobram em conflitos físicos, conforme Vasconcellos (2001), onde corpos e máquinas encontram-se na forma de acidentes, muitas vezes fatais? Com congestionamentos cada vez maiores e mais frequentes, ou seja, com os automóveis andando cada vez mais lentamente, portanto, quase imóveis, é esperado que caia o número de acidentes?

A circulação como “necessidade física relacionada às necessidades de reprodução de grupos e classes sociais, que por sua vez são condicionadas por fatores sociais, econômicos, políticos e culturais que variam de uma sociedade para outra” (VASCONCELLOS, 2001, p. 27), é um elemento social que demonstra desigualdades. No caso da nossa sociedade – produtora de mercadorias – isso se desdobra no consumo do objeto-rei que circula pelas ruas: o automóvel.

Na pesquisa Origem e Destino 2007, realizada pelo Metrô, a viagem não-motorizada (a pé e

por bicicleta) representa um terço de todas as viagens na Região Metropolitana de São Paulo.

O total de 38,1 milhões de viagens realizadas diariamente na Região Metropolitana de São Paulo, em 2007, apresentou divisão porcentual entre os modos motorizados e não-motorizados (a pé e por bicicleta), de 66% e 34%, respectivamente¹⁴.

Entretanto, o uso do espaço do sistema viário da cidade não acompanha a mesma proporção, conforme a imagens seguintes.

Figura 4 – Espaço necessário para transportar o mesmo número de passageiros
Fonte: Prefeitura de Münster - Alemanha

¹⁴ Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/metro/arquivos/OD2007/sintese_od2007.pdf> Acesso em Outubro de 2014.

ocupação

Quantas pessoas são transportadas na cena acima

CARROS

109,2 pessoas (1,4 por veículo)

ÔNIBUS FRETADO

48 pessoas (48 por veículo)

CAMINHÕES

Não entram na contagem de pessoas por serem transporte de carga

ÔNIBUS DE LINHA

214,59 pessoas (71,53 por veículo)

MOTOS

16,95 pessoas (1,13 por veículo)

Fontes: CET, Assofresp (associação dos fretados) e especialistas em transportes

Figura 5 – Uso do espaço das principais vias de São Paulo
 Fonte: Folha de São Paulo / 2013

A cidade de São Paulo apresenta um razoável contingente de viagens a pé. Se somarmos o modo a pé às viagens por outros modos que se iniciam e terminam a pé, mais de dois terços dos deslocamentos realizados na cidade serão na forma do pedestre.

Em reportagem do Valor Econômico, em 2012, uma campanha da organização não-governamental Mobilize Brasil constatou que a nota média dada aos calçamentos em doze cidades do país não passava de 3,5. Ainda de acordo com a entidade, 90% dos sinais de trânsito são direcionados aos motoristas, embora dois terços das viagens urbanas diárias sejam feitas a pé¹⁵.

Contudo, o uso do espaço do sistema viário não acompanha a mesma proporção: dois terços das viagens são a pé, mas dois terços do espaço das ruas – ou do sistema viário – são destinados às rodas.

Assim, o espaço urbano é dominado pelos veículos, reforçando o fetichismo do automóvel como ser e como representação. Uma cidade feita para pessoas, sim, mas pessoas presas dentro de máquinas velozes. E quem mais do que a classe média representa o consumo de mercadorias e as percebe como extensão de si mesma?

As divisões social e técnica do trabalho tornaram-se mais complexas, alterando as necessidades de reprodução de grande parte da população, mas principalmente da classe média, frente à concentração de renda e à ideologia da mobilidade social [...] Nas condições do desenvolvimento brasileiro, estas classes médias não podem viver sem o automóvel, e ele se transforma em instrumento imprescindível à sua reprodução como classe. (VASCONCELLOS, 2001, p. 189)

Comprar um automóvel é também comprar uma ideologia, assim como para qualquer mercadoria. Nesse caso, compra-se a liberdade (e, às vezes, a necessidade) de deslocamento, a velocidade, a rapidez, a hierarquia e o status representado no preço e no modelo do carro... Mas a realidade da cidade de São Paulo traz a contradição: os congestionamentos, os limites de velocidade, as normas, os custos envolvendo a manutenção de um veículo¹⁶ etc. O motorista entra no carro esperando, exigindo uma situação e encontra o oposto: não pode vir daí a raiva, a ansiedade, a agressividade dos motoristas que percorrem o trânsito paulistano? A charge seguinte retrata uma situação do cotidiano paulistano.

¹⁵ Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/3593910/prioridade-para-pedestres-fica- apenas-no-papel>> Acesso em Novembro de 2014.

¹⁶ São Paulo é a 2ª cidade mais cara para se ter um carro. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/economia-geral,sao-paulo-e-a-2-cidade-mais-cara-para-se-ter-um-carro,149588,0.htm>> Acesso em Abril de 2013

Figura 6 – Quadrinho de André Dahmer sobre a sociedade do automóvel

Fonte: Folha de São Paulo / 04 de abril de 2014

A generalização do automóvel, portanto, traz diversas consequências ao corpo, à noção espaço-temporal, à vida, ao cotidiano, já que “o uso do automóvel e as práticas pedestres não produzem o mesmo tipo de relação com a cidade” (OLIVA, 2004, p. 178). Enquanto a relação mediada pela máquina se dá caracterizada pelo distanciamento, a relação envolvendo o pedestre se dá mediada pelo corpo, caracterizada pela proximidade com o entorno. Uma rua é a mesma para um pedestre e para um motorista, mas também não é a mesma justamente por que é usada por mediações diferentes.

Numa comparação possível, Michel de Certeau fala desse distanciamento físico do corpo em relação à cidade (no caso usado pelo autor: Nova Iorque), porém, colocando como possibilidade dessa separação ocorrer não somente pela mediação da máquina, mas também pelo processo de verticalização.

Subir até o alto do World Trade Center é o mesmo que ser arrebatado até o domínio da cidade. O corpo não está mais enlaçado pelas ruas que o fazem rodar e girar segundo uma lei anônima; nem possuído, jogador ou jogado, pelo rumor de tantas diferenças e pelo nervosismo do tráfego nova-iorquino. (CERTEAU, 1994, p. 170)

No caso de São Paulo, a verticalização – elemento tão característico dessa cidade – não cria esses distanciamentos em relação à rua? Pensemos nos modelos mais recentes de prédios: antes colados às calçadas, recuaram para dentro dos terrenos e passaram a ter grades. Condomínios fechados que, em vez de ter uma ligação com a rua e a cidade, passam a conter tudo dentro de si, um simulacro de vida pública e coletiva: piscina, quadras, academia, parquinhos e outros equipamentos diversos.

Como insistimos, a desigualdade econômica é a forma que modifica relações envolvendo a cidade e quem a usa, sendo o grande fator de (i)mobilização social e espacial.

Certamente, nas condições de mutação permanente que caracterizam a sociedade, alguns indivíduos são dotados de mais mobilidade que outros. Com efeito, enquanto uns são extremamente móveis relativamente ao meio, outros são até certo ponto imóveis (SANTOS, 1998, p. 83).

Então, a cidade, principalmente em suas vias e espaços públicos, passa a ser lugar da imobilidade para alguns e da passagem para outros. A circulação torna-se uma necessidade geral na sociedade em que vivemos, mas uma condição inatingível para largas camadas da população em estado de pobreza.

Conforme diminui a renda, menor é a mobilidade (capacidade de percorrer certa distância em um dia) e menor é o deslocamento (devido à imobilidade e à menor diversificação das atividades realizadas). Em outras palavras, “quem mais ganha, mais viaja. Quem ganha pouco quase não se locomove” (SANTOS, 1998, p. 28).

Interpretando essas informações, Oliva (2004, p. 183) diz que “a renda das famílias varia em sentido inverso às distâncias percorridas. Quanto maior a distância, menor a renda”.

Os gráficos seguintes, referentes à metrópole de São Paulo, mostram que quem mais se desloca a pé é a população de menor renda, sendo o inverso verdadeiro: quem mais se desloca de automóvel é a população de maior renda. Por isso, o urbanismo (e sua ideologia) prioriza o transporte individual, já que ele movimenta muito mais dinheiro, inclusive, na forma do próprio motorista e também indiretamente com a indústria automobilística.

Gráfico 1 – Divisão das Viagens Diárias por Renda Familiar Mensal (em Reais) – Região Metropolitana de São Paulo - 2007

Fonte: Metrô/SP – Pesquisa Origem e Destino 2007

A distribuição porcentual das viagens entre os modos motorizado e não-motorizado (a pé e

por bicicleta) indica maior participação das viagens motorizadas quanto maior a renda familiar, aumentando a participação desse tipo de viagem em todas as faixas de renda consideradas. Assim, há maior participação das viagens motorizadas quanto maior a renda familiar.

Não é o caso de se perguntar se não são os custos envolvendo os transportes que determinam escolhas, especialmente se levamos em consideração aqueles que nem escolhas podem fazer, os que tem que se limitar ao modo não-motorizado?

Gráfico 2 – Divisão Modal por Renda Familiar Mensal (em Reais) – Região Metropolitana de São Paulo - 2007

Fonte: Metrô/SP – Pesquisa Origem e Destino 2007

No gráfico 2, o uso do automóvel também aumenta conforme a renda quando o comparamos ao uso do transporte coletivo.

Considerando que 74% das viagens motorizadas da população com renda até quatro salários mínimos são feitas por modo coletivo e que na faixa de renda maior do que 15 salários mínimos esse percentual cai para apenas 21%, conclui-se que a crise da mobilidade é muito mais aguda para os usuários do transporte coletivo – a população de menor renda, usuária cativa e histórica dos meios coletivos. Entretanto, apesar de a crise de mobilidade afetar muito mais os passageiros do transporte coletivo do que os motoristas de automóveis na cidade de São Paulo, não ocorreu uma inflexão suficientemente forte na política de circulação capaz de instaurar um novo padrão de tempo e conforto para esses passageiros, apesar do aumento de investimentos ocorrido no metrô e na modernização do sistema de trens e ônibus na última década.

Não é por acaso que o tema da imobilidade se apresente como “congestionamento” – esse expressa a captura da política de circulação pelas intervenções na ampliação física e modernização da gestão do sistema viário, em detrimento da ampliação e modernização dos transportes coletivos. (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011, p. 90)

Como dito, “a população de menor renda, usuária cativa e histórica dos meios coletivos” é quem gasta mais tempo no trânsito e quem tem menos dinheiro. Quem fica refém das distâncias e dos congestionamentos é, portanto, a população de menor renda.

O gráfico 3 mostra como o tempo médio das viagens diárias tem relação íntima com a renda e o modo de transporte usado.

Gráfico 3 – Tempo Médio das Viagens Diárias por Modo e Renda Familiar Mensal (em Reais) – Região Metropolitana de São Paulo

Modo de Transporte

■ Coletivo ■ Individual ■ A Pé

Fonte: Metrô/SP – Pesquisa Origem e Destino 2007

Os usuários de transporte coletivo, em qualquer faixa de renda, gastam mais tempo no trânsito.

[...] embora o tempo médio de deslocamento do paulistano para realizar sua atividade principal do dia seja de mais de duas horas, esse difere bastante quando se trata de médias dos motoristas de automóveis ou de passageiros do sistema de transporte coletivo. Segundo a pesquisa Origem e Destino realizada a cada dez anos pelo Metrô (2007), o tempo médio de viagem em transporte coletivo é 2,13 vezes superior ao tempo médio de viagem em transporte individual. (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011, p. 90)

Por outro lado, os que gastam menos tempo no trânsito são os pedestres. Isso quer dizer que os pedestres apresentam maior mobilidade? Pelo contrário. Por quê? Uma hipótese: as distâncias produzidas na metrópole de São Paulo não são impeditivas para quem está a pé? A diversidade de

atividades e deslocamentos realizados por quem está a pé não é menor? Assim, estar a pé é não poder se deslocar por muitos lugares, por grandes distâncias, por longos (no tempo e no espaço) caminhos; ter diminuída a diversidade de atividades possíveis na cidade.

As “métricas-pedestres e métricas-automóvel [são] entendidas como substancialmente antagônicas e não complementares” (OLIVA, 2004, p. 111), compreendidas assim pelos planejadores da circulação e pelos agentes produtores do espaço que, entre outras coisas, produzem distâncias e escalas metropolitanas, reforçando a relação perversa entre renda, moradia, emprego e formas de circulação.

O uso do transporte mecanizado para percorrer o espaço introduz profundas diferenças na capacidade de locomoção, representando uma linha divisória clara. A diferença é ainda maior quando o transporte é também motorizado. Quando estas tecnologias são introduzidas, o acesso a elas não é igualmente distribuído. (VASCONCELLOS, 2001, p. 90)

O ritmo da dinâmica e da expansão urbana de São Paulo é de uma velocidade enorme, que empurra seus habitantes para longe do centro e alonga os seus eixos metropolitanos. Ao tratar da produção do espaço nessa escala, Ulian (2008) diz:

Nos últimos anos, a necessidade de velocidade de circulação foi potencializada incrivelmente. A insuficiência do transporte sobre trilhos acabou por sobrecarregar o sistema de ônibus e, conseqüentemente, o sistema viário, repercutindo na circulação dos automóveis. Esta demora não se deveu à falta de políticas, mas sim à sua implementação e a sua coerência. (ULIAN, 2008, p. 111)

Mesmo com a chamada “insuficiência do transporte sobre trilhos”, as estradas de ferro e as estações serviram como embriões dos atuais municípios que margeiam as linhas de trem e tiveram um papel estruturador para a industrialização, pois transportava as mercadorias (força de trabalho e recursos) para o local de produção. Além das cidades surgindo, há também bairros dormitórios na periferia de São Paulo.

Como falado no capítulo “A produção do espaço urbano de São Paulo e as máquinas de transportar”, em meados do século XX, as ferrovias tiveram um papel fundamental na produção do espaço da metrópole paulista.

Apesar disso, as ferrovias sofreram, posteriormente, competição das rodovias. Tal concorrência se dava através da quantidade de recursos destinados aos dois modais, notadamente favorável ao transporte rodoviário, mais interessante para a política nacional e internacional.

Tendo a cidade como lócus, com uso para pequenas distâncias o automóvel acaba sendo um operador poderoso de desdensificação e termina por se justificar para percorrer distâncias maiores na metrópole, agora expandida. Esse fato serve

inclusive como um argumento a mais sobre o papel operador dos objetos nas interações sociais. O lugar comum, que faz sentido, sobre o quanto o automóvel viabilizou a dispersão urbana, deve conter a compreensão que ele ajudou a produzir as motivações. (OLIVA, 2004, p. 182)

A velocidade, então, vem para garantir a rápida rotação do capital no processo de produção, circulação e consumo da mercadoria. Na rapidez dessas transformações, o pedestre – enquanto proprietário da mercadoria força de trabalho ou potencial consumidor de outras mercadorias – é inserido negativamente nesse contexto, já que seu tempo lento de deslocamento é insuficiente para as exigências de (re)produção do mundo do trabalho e do capital.

O uso do transporte mecanizado para percorrer o espaço introduz profundas diferenças na capacidade de locomoção, representando uma linha divisória clara. A diferença é ainda maior quando o transporte é também motorizado. Quando estas tecnologias são introduzidas, o acesso a elas não é igualmente distribuído. Isto vale para qualquer sociedade, a qualquer tempo. (VASCONCELLOS, 2001, p. 90)

Na metrópole paulistana contemporânea, cuja área urbanizada é extensa e heterogênea, marcada por diversas tipologias de moradia e variados tipos de vias de circulação e meios de transporte, a mobilidade cotidiana mostra-se cada vez mais difícil de ser realizada, ou, como dizem alguns autores, estamos diante de uma crise da mobilidade. (SOUZA, 2013, p. 90)

Em São Paulo, cujo espaço é produzido na escala e no ritmo mecânico das máquinas, “o uso do carro como meio preferencial para a realização dos deslocamentos cotidianos” (SOUZA, 2013, p. 91) é estimulado. Atualmente, os deslocamentos envolvendo as centralidades e os bairros periféricos são feitos pelo automóvel, pelo ônibus, pelo trem, pelo metrô... Os deslocamentos a pé não são realizados ligando as centralidades e os bairros destinados à moradia. Na realidade, as viagens a pé concentram-se internamente às regiões e bairros da cidade – em outras palavras, nos fragmentos do espaço – justamente nos locais de maior densidade de ocupação do solo, como o Centro, assim como em áreas distantes desse Centro, onde as deficiências do transporte público são maiores e mais perceptíveis.

O grande número de deslocamentos a pé na capital se deve, em grande parte, à deficiência do sistema de transporte público da região metropolitana [...] As pessoas precisam andar para conseguir condução em outra região. (MALATESTA, 2007, p. 85)

O mapa seguinte representa a distribuição dos deslocamentos a pé na cidade de São Paulo, elaborado por MALATESTA (2007). Infelizmente, os dados disponíveis não estão muito atualizados, mas a dinâmica desses deslocamentos não se transformou a tal ponto que tornariam essas informações dispensáveis.

Distribuição das viagens a pé por distritos do Município de São Paulo

Legenda:

regiões com maior densidade de viagens a pé (viagem / Km via)
regiões com menos densidade de viagens a pé (viagem / Km via)
viagens a pé com maior extensão – registros de até 9 Km

Fonte: MALATESTA, 2007

Como o mapa mostra, os deslocamentos se concentram intrarregionalmente, ou seja, a pé vive-se apenas fragmentos do espaço. Numa cidade das dimensões de São Paulo, a extensão máxima registrada a pé – nove quilômetros – parece se tornar insignificante quando comparada à metrópole e às distâncias produzidas por ela. No entanto, o cotidiano como pedestre demonstra que,

na escala do corpo, nove quilômetros não são nada insignificantes. O relato da travessia por São Paulo, presente na parte inicial deste trabalho, é um dos exemplos de como pode ser exaustivo ou até mesmo inviável viver a pé por São Paulo.

Pensando essa cidade, na qual os empregos se concentram nas centralidades e suas proximidades, mais valorizadas e caras pela escassez (produzida) de espaço e pela consequente especulação imobiliária, excluindo os pobres de habitarem esses lugares (pelo menos de forma regularizada), como realizar esses deslocamentos entre o centro e a periferia, senão mediado por máquinas? Como não se submeter aos ritmos impostos pelo paradigma da velocidade que sabotam o corpo? Como escapar do cotidiano colonizado pelo automóvel? Como viver num sistema que mobiliza todos os instintos humanos a fim de torná-los dependentes das necessidades do capital, limitando o que é o corpo, reduzindo suas possibilidades, funcionalizando-o.

Assim parece que andar a pé, ser pedestre em São Paulo, é possível somente em pequenas distâncias e sem a pressão do tempo, o que resulta em quase imobilidade.

Os problemas de mobilidade – que envolvem questões muito mais amplas – parecem se reduzir a um só problema: o congestionamento.

[...] é o tema do congestionamento que se constitui como questão e tema na agenda das políticas, com força muito superior à questão do sistema geral de mobilidade da cidade, que inclui os transportes coletivos e os chamados modos não motorizados, como os deslocamentos a pé e por bicicleta. Não há dúvida de que o fato de o transporte por ônibus – que compartilha com os carros particulares, motos, táxis e caminhões a mesma infraestrutura de circulação – ser ainda o que mais concentra viagens dentre os modos de transporte coletivo hoje contribua para que o tema do congestionamento pareça “incluir” o transporte coletivo. (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011, p. 89)

É a mobilidade do automóvel que está em jogo. Não é a mobilidade urbana, o transporte coletivo, o pedestre ou quem quer que seja. É a fluidez do carro.

Mesmo com uma representatividade significativa, o pedestre fica com os restos da infraestrutura viária: “as calçadas tem sua largura definida após se garantir os espaços necessários para acomodar a fluidez do tráfego motorizado”, nas palavras de Malatesta (2007).

Portanto, mesmo quando o automóvel está ausente de uma determinada rua ou avenida, ele se faz presente através da arquitetura de preferências e decisões tomadas a partir de um modo de vida que privilegia as rodas e motores.

Instaurados o congestionamento e o automóvel como centralidades do trânsito, a mobilidade como questão se aprofunda.

Os apontamentos mostram como índices de mobilidade refletem a capacidade de se movimentar, aumentando de acordo com a renda.

Para John Urry, é como uma taxa diferencial do movimento, mas não apenas de pessoas. A partir dessa diferenciação, a desigualdade de mobilidades espaciais também se coloca.

Certamente, nas condições de mutação permanente que caracterizam a sociedade, alguns indivíduos são dotados de mais mobilidade que outros. Com efeito, enquanto uns são extremamente móveis relativamente ao meio, outros são até certo ponto imóveis (SANTOS, 1998, p. 83).

A fluidez de um é a não-fluidez do outro. A mobilidade de um é a imobilidade do outro. Uns se movimentam pelo espaço – ainda que controlados –, outros se imobilizam, paralisam-se.

Na grande cidade, há cidadãos de diversas ordens ou classes, desde o que, farto de recursos, pode utilizar a metrópole toda, até o que, por falta de meios, somente a utiliza parcialmente (...) A rede urbana, o sistema de cidades, também tem significados diversos segundo a posição financeira do indivíduo. Há, num extremo, os que podem utilizar todos os recursos aí presentes, seja porque são atingidos pelos fluxos em que, tornado mercadoria, o trabalho dos outros se transforma, seja porque eles próprios, tornados fluxos, podem sair à busca daqueles bens e serviços que desejam adquirir. Na outra extremidade, há os que nem podem levar ao mercado o que produzem, que desconhecem o destino que vai ter o resultado do seu próprio trabalho, os que, pobres de recursos, são prisioneiros do lugar, isto é, dos preços e das carências locais (SANTOS, 1998, p. 112).

A noção de distância, tal como utilizada nas teorias espaciais correntes, é uma falácia. Se a distância – como distância métrica – é a mesma para todos, a sua tirania, para utilizar a expressão de William Warntz (1967), não se exerce igualmente sobre todas as pessoas (SANTOS, 1998, p. 89).

A mobilidade urbana, fundamentada na diferenciação de classes, reflete-se, então, na desigual divisão dos tempos e espaços de São Paulo, alimentando a segregação espacial. E também na potencialidade e na possibilidade de usos diversos da rua e da apropriação da cidade.

5. A RUA: ENCONTROS, DESENCONTROS E ENCONTRÕES

Surge a necessidade de pensar a rua enquanto espaço privilegiado para essa pesquisa, pois é nela que se dá a relação entre o pedestre e a cidade; entre o corpo e o espaço urbano. Rua entendida aqui também como espaço público.

A rua, em sua aparência, nos remete a lugares fisicamente abertos, com calçadas laterais e uma passagem rebaixada em sua área central, cujo acesso é, legalmente, irrestrito para qualquer pessoa em qualquer horário, via pública urbana ladeada de edificações, casas, muros, jardins... É o espaço público por excelência, contraponto do espaço privado. E se é espaço público, na modernidade, insere-se no domínio do Estado.

Porém, a rua não é meramente um espaço físico público regulado pelo Estado. Ela também é símbolo, ela é relação social e espacial. Ela pode revelar contradições, estratégias, coerções, ideologias, resistências, festas, reivindicações... E é somente nela que o pedestre existe, assim como o seu outro, o automóvel – mercadoria privada cuja utilização só faz sentido no espaço público (SCHOR, 1999). Portanto, pensar a rua é pensar também em seus usos.

Fraya Frehse (2009) propõe três chaves analíticas para pensar como os usos da rua foram pensados teoricamente ao longo de alguns estudos urbanos: *interação*, *função* e *contexto*.

Para a compreensão da noção de “*interação*”, a autora traz uma interpretação de Simmel, na qual há um distanciamento nas relações entre os indivíduos, os objetos e o próprio espaço.

Por sua vez, “*função*” carrega consigo a ideia de necessidades, o que asseguraria usos específicos e determinados para cada coisa, para cada local. O funcionalismo, ideologia tão presente na arquitetura e no urbanismo modernista (MARICATO, 2002), assume essa chave ao estabelecer funções específicas para cada elemento do urbano: a casa como máquina de morar, a rua como sinônimo de circulação, máquina de tráfego...

Por fim, para entender o “*contexto*”, é necessário pensar a rua inserida num processo social, histórico e espacial maior, ou seja, como ela é vivida, concebida, percebida, produzida, representada, qual prática a rua proíbe, exige, possibilita...

É assim, nessa tentativa de entender a rua como elemento revelador de um contexto mais amplo, que pretendo pensá-la a partir de agora.

Qual contexto é esse? A rua em sua relação com o processo de produção do espaço, pois “no movimento da rua encontra-se o movimento do mundo moderno” (CARLOS, 2007, p. 51). Se no mundo moderno, a noção de produção ultrapassa a noção de produção de objetos e se amplia para a noção de produção do espaço e de relações sociais, podemos dizer que o espaço produz materialidade e abstrações. E como essa produção se dá na lógica capitalista, produtora de mercadorias, cuja contradição fundamental entre valor de uso e valor de troca esconde seu processo

de produção, o espaço produzido também vai obscurecer as contradições por trás da sua produção, tornando-se fonte de alienações, ideologias e fetiches.

A rua como elemento espacial, portanto, refletirá as mesmas contradições espaciais, materializando na paisagem, no corpo, na consciência, reproduzindo as relações sociais de produção também nesse lugar fundamental do urbano.

Dessa forma, refletindo um modo de viver, de pensar, de sentir, a rua produz ideias, valores, conhecimentos, hábitos, imagens, ideologias que se materializam no espaço e reproduzem as relações de produção.

O processo de produção do espaço, no contexto em que vivemos, tem como finalidade a valorização e a reprodução do capital. A necessidade de generalização do mundo da mercadoria expande as relações capitalistas de produção para todas as esferas da vida, incorporando o espaço, produzindo-o dessa maneira, inserindo-o no circuito da troca.

Então, a sociedade produz um espaço do qual ela não pode sair facilmente e, ao mesmo tempo, o espaço é produzido de tal maneira que torna-se lugar da reprodução das relações sociais, ou seja, espaço que vai reproduzir a si e a própria sociedade. No caso, a sociedade do modo de produção capitalista: contraditório, fragmentado, desigual.

A produção do espaço, portanto, não escapa das diversas ideologias presentes na sociedade; a rua como produto espacial é também cheia delas, ora mascarando as contradições, mas sem capacidade de suprimi-las, ora tornando-as explícitas.

Assim, uma questão aparece: se a rua pode revelar conteúdos da produção do espaço, quais são eles?

Essa globalidade nova – a produção do espaço – constitui uma totalidade nova cujos elementos vão aparecendo: *cotidiano*, reduzido ao consumo programado, afastado das possibilidades que a técnica abre. Consome-se a técnica, não se apropria dela. Há o *urbano*, reduzido a fragmentos em torno das centralidades. *Diferenças* reduzidas à homogeneidade pelas coerções (negação dos encontros?).

E aqui se refaz uma pergunta: isso tudo não se revela nas ruas? Acredito que sim. Nela vemos claramente o cotidiano reduzido ao consumo programado, a rua e suas mercadorias expostas (a própria rua é uma vitrine: os automóveis circulando e estacionados nela, objetos de desejos e sonhos, são como modelos desfilando por uma passarela); passagem obrigatória entre a casa e o trabalho; além da questão técnica envolvida nos transportes que não criaram possibilidades e potencialidades, mas restrições, deslocamentos repetitivos, tediosos, cansativos; não mudamos de caminho, percorremos sempre os mesmos lugares.

Vemos também o urbano fragmentado, reduzido a pedaços em torno de uma ou mais centralidades (a do Estado e do capital), negando a todos o direito à centralidade, ao habitar.

Quantos não se encontram sob condições em que a rua é a única alternativa de morar? Quantos não se encontram assentados na negatividade do urbano? Quantas vidas não vivem diretamente a urbanização crítica, a negação do urbano a todos, nas palavras de Damiani (2000)?

E o que falar das diferenças? Como se relacionam? Encontram-se? Elas são combatidas pelas forças repressivas que comandam o silêncio, ou seja, pelo Estado. Dominando a sociedade inteira, desde o crescimento econômico à equivalência (pressuposto do aparelho legislador), impõe-se ao não idêntico e ao não equivalente, conquistando tudo e minando o diferente.

Dessa maneira, a rua também assume essas características e entra na esfera da reprodução, trazendo consigo relações sociais, valores, ideologias, comportamentos padronizados pelo mundo da mercadoria (lógica da indústria), repressão ao que foge da ordem etc., redefinindo seu uso (da rua) pelo valor de troca. A sociedade produz a rua, assim como a rua produz a sociedade.

O papel do Estado – representado pelo planejamento urbano e pelo urbanismo – na produção do espaço urbano e na reprodução das relações de produção é essencial para entendermos o que vem acontecendo à rua, pois é ele que assegura as condições para a contradição entre a produção social e a apropriação privada desse espaço.

Do modernismo, esse planejamento urbano ganhou a herança positivista, a crença no progresso linear, no discurso universal, no enfoque holístico. Da influência keynesiana e fordista, o planejamento incorporou o Estado como figura central para assegurar o equilíbrio econômico e social, e um mercado de massas. A matriz teórica que alimentava o planejamento nos países capitalistas, mas não só nestes [...] atribuía ao Estado o papel de portador da racionalidade, que evitaria as disfunções do mercado, como o desemprego, [...] bem como o desenvolvimento econômico e social. (MARICATO, 2002, p. 126)

É o espaço programado, muitas vezes exigido por setores da sociedade em forma de defesa do planejamento, como se essa planificação trouxesse ordem ao caos, razão ao “irracional”. Para Lefebvre (2008a), o espaço programado, quando responde a uma encomenda (do poder), contribui para a reprodução das relações sociais de produção.

Certeau afirma que a “cidade” planejada pelo discurso utópico e urbanístico é definida por três pontos: a produção de um espaço próprio; um não-tempo como formas de racionalizar e substituir as teimosas resistências de práticas anteriores, além da criação de um sujeito universal e anônimo.

Nesse lugar organizado por operações “especulativas” e classificatórias, combinam-se gestão e eliminação. De um lado, existem uma diferenciação e uma redistribuição das partes em função da cidade, graças a inversões, deslocamentos, acúmulos etc.; de outro lado, rejeita-se tudo aquilo que não é tratável e constitui portanto os “detritos” de uma administração funcionalista. (CERTEAU, 1994, p. 173)

Nas ruas de São Paulo, produzidas em boa parte pelo “pensamento único” racionalista e automobilístico, onde estão a gestão e a eliminação a que se refere Michel De Certeau?

Vai desde a proibição explícita de circular por alguns pontos, como por exemplo, o viaduto localizado na Zona Leste de São Paulo, representado na foto abaixo, até a criação de calçadas exclusivos para os pedestres no centro da cidade.

Foto 8 – Placa indicando a proibição de pedestres e ciclistas em viaduto na Zona Leste de São Paulo

Fonte: Lucas Bonito / 2010

Contudo, mesmo uma suposta gestão do espaço que parece focar o pedestre reproduz a cidade do automóvel.

[...] o metrô acabou atraindo para a área central os grandes terminais de ônibus e ocupando a área central com grandes áreas de transbordo. É nesse momento que se implantam os calçados na área central, transformando as principais ruas em áreas exclusivas de pedestres. Assim, desenhou-se para a área central um destino de

máxima acessibilidade por transporte público e restrição para os automóveis, no momento em que as elites [...] se confinavam [...] dentro de seus carros, deixando de ser pedestres. Estavam lançadas as bases para uma popularização do centro e seu abandono pelas elites. (FERREIRA, 2002, p. 86)

Dos jardins e boulevards de Bouvard, ou calçadas de 15 metros e mistura de usos da Paulista, aos 90 centímetros de calçada e monofuncionalidade da Berrini, ganharam o automóvel e a primazia do privado, perderam o pedestre e a dimensão pública do espaço urbano. (ROLNIK, 2001 apud FERREIRA, 2002, p. 86)

O centro de São Paulo, aparentemente lugar privilegiado para o pedestre, revela esse corpo como resíduo. As ruas de pedestres – os chamados calçadões – são residuais, exceções no espaço urbano paulistano. Por que não há calçadões em outras áreas da cidade? Por que a maior parte das ruas espremem os pedestres nas calçadas e abrem caminho para os automóveis?

Além disso, o pedestre assim o é somente em determinados momentos no tempo e no espaço: da estação de metrô ou do ponto de ônibus para o local de trabalho, em dias úteis ou em dias de consumo.

Ele é carregado de seu local de origem e descarregado próximo ao trabalho ou centro de compras, alheio às nuances existentes nesse caminho percorrido pelas máquinas de transportar gente. Ao tornar-se pedestre e não mais passageiro, a possibilidade de apreensão multisensorial do espaço se recoloca. Será? Mesmo as curtas distâncias também não são percorridas tão mecanicamente em conflito com o tempo escasso que qualquer forma de apropriação e encontro são interditas?

O debate intelectual sobre a rua tem tido o referencial modernista que redefine sua função característica tradicional de lugar de encontros, de relações sociais e econômicas, para ser um canal eficaz de passagem de tráfego mecânico. (PAVARINO FILHO, 1996 apud FERREIRA, 2002, p. 64)

Segundo Ferreira (2002), a rua que conhecemos atualmente é resultado de uma transformação, na qual os encontros possíveis são substituídos pela passagem mecânica por aqueles que a usam. Diversos autores nos permitem essa interpretação, como Lefebvre (1991), Carlos (2001), Ferreira (2002), Oliva (2004) e Sávio (2010). E o que dá a partida para essas transformações?

O trânsito entra no meio das funções sociais e se classifica em primeiro lugar, o que resulta na prioridade dos estacionamento, das vias de acesso, do sistema viário adequado [...] Concebe-se o espaço de acordo com as pressões do automóvel. (LEFEBVRE, 1991, p. 110).

Ana Fani Alessandri Carlos reafirma essa posição:

Esse novo quadro produz outras referências que direcionam o uso do espaço na cidade: em um primeiro momento esvazia a rua, pois ela se redefine em função do uso do automóvel e da necessidade de circulação de um volume sempre crescente de mercadorias de todos os tipos (CARLOS, 2001, p. 332).

O geógrafo William Ferreira afirma que:

O espaço do pedestre (ou seja, a rua), a partir do movimento modernista, como afirma AZEVEDO (1992), é ‘recriado’ juntamente com a reformulação das cidades, que passam a adotar avenidas largas para ordenar o tráfego, em substituição às ruas tortuosas e congestionadas, transformando-as em canal de passagem, fazendo-as perder, assim, sua característica de local de encontro. (FERREIRA, 2002, p. 200)

Sávio (2010), ao tratar do “uso do espaço das ruas”, especificamente na virada do século XIX para o XX na cidade de São Paulo, fala de como estes usos sofrem mudanças e pressões (protagonizadas pela Light) com a finalidade de expandir a presença dos bondes e da eletricidade, homogeneizando o espaço público através de um só uso (o da circulação) e extinguindo outros usos possíveis.

Tomando-se as ruas, que são as configurações mais elementares do espaço público, se a massificação automobilística se impuser as outras funções ficam prejudicadas e limitadas, sejam quais forem. A dominância do uso do automóvel tende a desqualificar as outras funções das ruas. (OLIVA, 2004, p. 112)

A generalização de um uso da rua (no caso, o uso da rua como passagem de carros) obscurece e elimina outros usos. A rua tende a se homogeneizar – assim como o próprio espaço urbano –, negando-se, já que entendemos o urbano a partir de Henri Lefebvre.

A rua, que apresenta (como resíduos?) vários sentidos, múltiplas dimensões e usos, atualmente, tende a um único uso, como podemos concluir a partir dos autores citados, ou seja, se ela, em algum momento, foi mais do que passagem, se foi lugar do encontro, hoje podemos perceber a rua moderna, produzida pela ilusão urbanística.

O interessante é ver como todos os autores citados afirmam que há uma tendência ao uso da rua como lugar de passagem, perdendo assim sua qualidade de lugar do encontro. Mas que encontro?

A favor da rua. Não se trata simplesmente de um lugar de passagem e circulação. A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria, isto é, do lobby do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objeto prioritário, destruidores de toda vida social e urbana [...] A rua? É o lugar (topia) do encontro, sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares

determinados (cafés, teatros, salas diversas). Esses lugares privilegiados animam a rua e são favorecidos por sua animação, ou então não existem. Na rua, teatro espontâneo, torno-me espetáculo e espectador, às vezes ator. Nela efetua-se o movimento, a mistura, sem os quais não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada. Quando se suprimiu a rua (desde Le Corbusier, nos ‘novos conjuntos’), viu-se as consequências: a extinção da vida, a redução da ‘cidade’ a dormitório, a aberrante funcionalização da existência. A rua contém as funções negligenciadas por Le Corbusier: a função informativa, a função simbólica, a função lúdica. Nela joga-se, nela aprende-se. A rua é desordem? Certamente. Todos os elementos da vida urbana, noutra parte congelados numa ordem imóvel e redundante, liberam-se e afluem às ruas e por elas em direção aos centros; aí se encontra. Arrancados de seus lugares fixos. Essa desordem vive. Informa. Surpreende. Além disso, essa desordem constrói uma ordem superior. [...] Na rua, e por esse espaço, um grupo (a própria cidade) se manifesta, aparece, apropria-se dos lugares, realiza um tempo-espaço apropriado. (LEFEBVRE, 2008, p. 27)

Num argumento contrário, – numa provocação bem interessante que mostra a crise que vivemos – Lefebvre escreve no sentido do esvaziamento das ruas e no questionamento de quais encontros são esses:

Contra a rua. Lugar de encontro? Talvez, mas quais encontros? Superficiais. Na rua, caminha-se lado a lado, não se encontra. É o ‘se’ que prevalece. A rua permite a constituição de um grupo, de um ‘sujeito’, mas se povoa de um amontoado de seres em busca. De quê? O mundo da mercadoria desenvolve-se na rua. A mercadoria que não pôde confinar-se nos lugares especializados, os mercados, invadiu a cidade inteira. [...] A rua? Uma vitrina, um desfile entre as lojas. A mercadoria, tornada espetáculo (provocante, atraente), transforma as pessoas em espetáculo umas para as outras. Nela, mais que noutros lugares, a troca e o valor de troca prevalecem sobre o uso, até reduzi-lo a um resíduo. De tal modo que a crítica da rua deve ir mais longe: a rua torna-se o lugar privilegiado de uma repressão, possibilitada pelo caráter ‘real’ das relações que aí se constituem, ou seja, ao mesmo tempo débil e alienado-alienante. A passagem na rua, espaço de comunicação, é a uma só vez obrigatória e reprimida. Em caso de ameaça, a primeira imposição do poder é a interdição à permanência e à reunião na rua. Se a rua pôde ter esse sentido, o encontro, ela o perdeu, e não pôde senão perdê-lo, convertendo-se numa redução indispensável à passagem solitária, cindindo-se em lugar de passagem de pedestres (encurralados) e de automóveis (privilegiados). A rua converteu-se em rede organizado pelo/para o consumo. A velocidade da circulação de pedestres, ainda tolerada, é aí determinada e demarcada pela possibilidade de perceber as vitrinas, de comprar os objetos expostos. O tempo torna-se o ‘tempo-mercadoria’ (tempo de compra e venda, tempo comprado e vendido). *A rua regula o tempo além do tempo de trabalho*; ela o submete ao mesmo sistema, o do rendimento e do lucro. Ela não é mais que a transição obrigatória entre o trabalho forçado, os lazeres programados e a habitação como lugar de consumo.

A organização neocapitalista do consumo mostra sua força na rua, que não é só a do poder (político), nem a da repressão (explícita ou velada). A rua, série de vitrinas, exposição de objetos à venda, mostra como a lógica da mercadoria é acompanhada de uma contemplação (passiva) que adquire o aspecto e a importância de uma estética e de uma ética. A acumulação dos objetos acompanha a da população e sucede a do capital; ela se converte numa ideologia dissimulada sob as marcas do legível e do visível, que desde então parece ser evidente. É assim que se pode falar de uma *colonização* do espaço urbano, que se efetua na rua pela

imagem, pela publicidade, pelo espetáculo dos objetos: pelo “sistema dos objetos” tornados símbolos e espetáculo. A uniformização do cenário, visível na modernização das ruas antigas, reserva aos objetos (mercadorias) os efeitos de cores e formas que os tornam atraentes. Trata-se de uma aparência caricata de apropriação e reapropriação do espaço que o poder autoriza quando permite a realização de eventos nas ruas: carnaval, bailes, festivais folclóricos. Quanto à verdadeira apropriação, a da “manifestação” efetiva, é combatida pelas forças repressivas, que comandam o silêncio e o esquecimento. (LEFEBVRE, 2008, p. 28-29)

Ao falar em encontro, deveríamos falar também em permanência regular nas ruas e pessoalidade na interação entre pedestres, superação da superficialidade.

Contudo, o que as ruas do centro de São Paulo sugerem é exatamente o oposto: o trânsito – de corpos, de máquinas, de mercadorias – e a impessoalidade que essas próprias palavras carregam em si.

Pensando, portanto, no tráfego como regra de comportamento nas ruas de São Paulo, podemos pensar um objeto símbolo da modernidade: o automóvel, pois seu “uso [...] como objeto técnico, como meio de transporte, não é questionado, pois como uso individual, como máquina, é um desenvolvimento oriundo da necessidade social de locomoção” (SCHOR, 1999:108).

Os pedestres espremidos nas calçadas, encurralados por automóveis de todos os lados, certamente se insere na passagem como regra de comportamento nas ruas. Os encontros possibilitados pela centralidade – que reúne todas as diferenças – tornam-se, muitas vezes, mais (ou menos?) do que encontros.

Encontros? Trocas? Identidades? Os pedestres se reconhecem como um grupo social? Não se vê facilmente na rua de uma metrópole a solidariedade e a coesão de quem enxerga no outro sua própria identidade, especialmente se tratamos do pedestre.

Na rua, os corpos estão lado a lado, caminhando, mas não se encontram. Poucos ousam olhar para os lados, puxar conversa, conhecer e se reconhecer, encontrar-se realmente. É a superficialidade que persiste, a promessa do encontro.

A falta de espaço para quem anda e a concentração de pedestres em determinados fragmentos da cidade tornam-se elementos que transformam os encontros em *encontrões*, choques físicos entre pessoas, empurrões; ruas nas quais geralmente os mais jovens e fortes prevalecem sobre os corpos mais frágeis ou mais velhos.

Se as ruas são dominadas pelas máquinas, especialmente pelos automóveis, as calçadas também tornam-se lugares de disputas, de conflitos, de passos apressados chocando-se contra passos lentos.

Além dos encontrões, outra característica comum da cidade de São Paulo não poderia ser essa descrita a seguir?

Calçadas com inclinações e pisos inadequados, em acintosa desobediência à legislação vigente, continuam a ser construídas em frente a novos prédios. Em muitos deles a calçada nada mais é do que a rampa de acesso de veículos a suas garagens, deixando ao pedestre o desconforto de se equilibrar, quando pode. Idosos, cadeirantes e mães empurrando carrinhos de bebês preferem andar pela rua, junto ao meio fio, do que correr o risco de cair ou tombar nessas rampas, ao andarem enviesados¹⁷.

Outra descrição minuciosa e emblemática é feita por José de Souza Martins:

Nos bairros da cidade, é comum encontrar-se calçadas em que, da frente de uma casa para a frente de outra, em vez da calçada continuar no mesmo nível, como é necessário para a segurança dos pedestres, especialmente de crianças e idosos, há um ressalto que pode até passar de 40 cm de altura. A calçada é uma escadaria. Muitas pessoas são obrigadas a caminhar pela rua, pela beira do meio-fio, fora da calçada, disputando com os automóveis o espaço para transitar. Coisas de um país em que o automóvel tem mais direitos e está mais protegido do que as pessoas: não passaria pela cabeça de ninguém transformar uma ladeira em escadaria de automóvel (MARTINS, 2008, p. A2)

Ainda pensando na passagem como regra de comportamento, “pelo que sugere esse debate, a rua figura como espaço no qual a multiplicidade de regras possíveis para movimentos corporais e interações sociais é reduzida a duas.” (FREHSE, 2011, p. 43) Quais seriam essas duas? Traduzindo a modernidade, a circulação e a impessoalidade tornam-se normas.

Conforme vimos, o automóvel assume um papel preponderante na produção do espaço urbano de São Paulo, pois “foi através da necessidade de constituição do sistema automobilístico que se direcionou boa parte do desenvolvimento industrial e do planejamento urbano.” (SCHOR, 1999, p. 109), trazendo consigo sua lógica do desencontro, aproximando – relativamente – as distâncias e, ao mesmo tempo, isolando os indivíduos numa bolha motorizada.

No trânsito automobilístico, as pessoas e as coisas se acumulam, se misturam sem se encontrar. É um caso surpreendente de simultaneidade sem troca, ficando cada elemento na sua caixa, cada um bem fechado na sua carapaça. Isso contribui também para deteriorar a vida urbana e para criar a “psicologia”, ou melhor, a psicose do motorista. (LEFEBVRE, 1991, p. 111)

E de qual psicose Lefebvre estaria falando? Uma carta de Monteiro Lobato (1955), datada de 10/09/1923, presente no livro *A barca de Gleyre*, nos dá a chave:

[...] meti-me em automobilismo. Comprei um Ford e já ando a perturbar o trânsito da cidade. Ontem dei o primeiro tranco numa carroça, mas ainda não esmaguei nenhum pedestre. Curiosa a mudança de mentalidade que o automóvel ocasiona. O

¹⁷ Disponível em: <<http://www.pedestre.org.br/pedestre/noticias/pedestre-sp>> Acesso em Outubro de 2014.

pedestre passa a ser uma raça vil e desprezível, cuja única função é atravessar as ruas. Quem adquire auto promove-se de “pedestre” a “rodante” - e passa a desprezar os miseráveis pedestres que se arrastam pelas superfícies, como lagartas. (LOBATO, 1955)

O “rodante”, dentro da sua máquina sob rodas, vê a rua como o espaço privilegiado para circular. As sinalizações e normas que regem a circulação entre os principais “agentes” do trânsito – motoristas e pedestres – estão todas postas pela racionalidade automobilística; portanto, pensada a partir do motor, não pelo movimento dos pés.

Assim, o automóvel produzindo e transformando espaços (OLIVA, 2004, p. 167) inviabiliza o pedestre (OLIVA, 2004, p. 113).

Contemporaneamente, nos centros tradicionais das grandes cidades mistura de residência com diversidade social, e negócios, é rara. As moradias foram exiladas dos centros e estes acabaram concentrando um rol elevado de empregos [...] Com isso, multiplicaram-se os fluxos de longa distância e sabe-se que cidades dominadas exageradamente por fluxos intensos e longos tendem a eclipsar [...] a rua. (OLIVA, 2004, p. 147-148)

“Os automóveis alargaram o urbano e refizeram as cidades chocando-se com a urbanidade” (OLIVA, 2004, p. 167). O ritmo da dinâmica e da expansão urbana de São Paulo é de uma velocidade enorme, facilitado pela velocidade do automóvel, que empurra para longe seus habitantes e alonga os seus eixos metropolitanos.

O lugar privilegiado de atuação do Estado, o espaço público, se isenta de contradições? Claro que não.

A forma contratual, elaboração jurídica que assegura ao Estado garantir a relação contraditória capital-trabalho, estabelece por lei a igualdade e, nesta, a manutenção da desigualdade como conteúdo. O Estado assume como tarefa garantir as condições de reprodução da sociedade através da legislação e da repressão, pois, no seu espaço, o espaço programado (planejado), quando responde a uma encomenda (do poder), contribui para a reprodução das relações de produção.

Então, o espaço público – a rua – produzido com os olhos na acumulação e na circulação de mercadorias, traz consigo uma racionalidade homogeneizante e contraditória: a dialética público-privado nos permite dizer que a lógica da propriedade é a que se estende a esses dois espaços na cidade: o Estado domina a sociedade inteira, o crescimento econômico e a equivalência (impondo-se ao não idêntico e ao não equivalente), conquistando tudo.

Quando a propriedade privada invade-a [a cidade] de forma definitiva, redefinindo o lugar de cada um no espaço, numa prática socioespacial limitada pela norma, como maneira legítima de garantir acessos diferenciais. (CARLOS, 2012, p. 61)

Na grande cidade, há cidadãos de diversas ordens ou classes, desde o que, farto de

recursos, pode utilizar a metrópole toda, até o que, por falta de meios, somente a utiliza parcialmente [...] A rede urbana, o sistema de cidades, também tem significados diversos segundo a posição financeira do indivíduo. Há, num extremo, os que podem utilizar todos os recursos aí presentes, seja porque são atingidos pelos fluxos em que, tornado mercadoria, o trabalho dos outros se transforma, seja porque eles próprios, tornados fluxos, podem sair à busca daqueles bens e serviços que desejam adquirir. Na outra extremidade, há os que nem podem levar ao mercado o que produzem, que desconhecem o destino que vai ter o resultado do seu próprio trabalho, os que, pobres de recursos, são prisioneiros do lugar, isto é, dos preços e das carências locais. (SANTOS, 1998, p. 112)

Em nossa realidade, podemos dizer que a cidade é excludente e o espaço é segregador. Para Milton Santos, com esse processo, as pessoas passam a valer em função do lugar que vivem e das distâncias que enfrentam.

A noção de distância, tal como utilizada nas teorias espaciais correntes, é uma falácia. Se a distância – como distância métrica – é a mesma para todos, a sua tirania, para utilizar a expressão de William Warntz (1967), não se exerce igualmente sobre todas as pessoas (SANTOS, 1998, p. 89).

A rua, como lócus da intervenção do planejamento urbano, será transformada a partir da ideologia dominante de quem planeja e produz o espaço, reduzindo esse espaço supostamente “de todos” à lógica do espaço privado. Assim é o uso programado das ruas, assim é a reordenação à suposta “desordem” da rua. Como também é a tentativa sempre frequente do planejamento definir exata e quantitativamente o usuário desse espaço, justamente, com a finalidade de programá-lo.

O que o Estado acaba por fazer é impor, portanto, uma ordem totalitária rígida, a sua ordem.

Na cidade da ordem a rua deixa de ser de todos para se tornar patrimônio do poder público [...] esquecendo que o direito de ir e vir, constitucional, também é o direito de ficar. (BAITZ, 2006, p. 23)

Por isso, mesmo pensando no atual sentido da rua, o da passagem mecânica, o da não permanência, pode-se considerar que ela revela as contradições justamente porque a homogeneização do espaço não é completamente possível devido aos diversos interesses que atuam sobre e em nome dele.

A cidade é tomada por uma “arquitetura de exclusão: são bancos com lanças, vasos nas calçadas, paisagismos que impossibilitam usar a rua senão como via de passagem” (BAITZ, 2006, p. 23), ao mesmo tempo que a cidade vai promovendo encontros, simultaneidades, apreensões questionadoras da ordem. Diferenças, reunidas no urbano – na rua, elemento contraditório e essencial do urbano.

É possível perceber que ela não é somente lugar de passagem, da contemplação passiva, do consumo. Ela se apresenta como contradição, reveladora de um processo, com seus encontros

residuais, suas permanências (mesmo que postas negativamente, como a situação dos moradores em situação de rua), as manifestações, festas, atividades e protestos que paralisam (momentaneamente) a funcionalidade predominante da rua: a circulação. “Se de um lado a rua é lugar de manifestação da diferença, ela de outro é expressão da normatização do cotidiano” (CARLOS, 1994 apud FERREIRA, 2002, p. 33).

Entre os momentos contraditórios, ou seja, que afirmam e negam a rua como passagem, poderíamos pensar em alguns exemplos recorrentes.

Foto 9 – Rua 25 de Março às vésperas do natal de 2012
Fonte: Claudio da S. Santos / 2012

Às vésperas do natal de 2012, a paisagem da Rua 25 de Março, importante rua de comércio atacadista e varejista da cidade de São Paulo, localizada no Centro, mostra a rua tomada por pedestres – em sua maioria, trabalhadores e consumidores. A mercadoria, o dinheiro circulando por aqueles que se movimentam lentamente, mas reunidos, concentrados. Aqui, o automóvel não se impõe totalmente, ele é obrigado a dividir o espaço com o pedestre.

Há também outras ruas simbólicas do comércio em São Paulo, entre elas, no sentido oposto ao da 25 de Março, existe a Rua Oscar Freire. Localizada nos Jardins, um dos bairros mais caros da cidade, essa rua concentra lojas de grife e comércios de luxo, com mercadorias de preços exorbitantes.

Algumas diferenças se colocam: os sons são outros, o perfil do público é outro, os cheiros, o espaço para andar, os preços. Na 25 de Março, há grande presença popular, multidão se esbarrando, gritos anunciando as mercadorias, pessoas desocupando as calçadas e tomando a rua. Já na Oscar Freire, há um ar asséptico, uma atmosfera de *shopping center*, tudo parece controlado. A quantidade de pessoas andando pelas calçadas e observando as vitrines é infinitamente menor; não há gritos e

anúncios sonoros sobre as mercadorias, os interiores das lojas exalam perfumes; pedestres se restringem às calçadas, não há multidões empurrando os indivíduos para a rua e ocupando o lugar dos automóveis. Tudo na mais “perfeita ordem”.

Figura 10 – Mapa de rua mostrando os arredores da Oscar Freire
Fonte: Claudio da S. Santos / Abril de 2012

Na lógica do *shopping center* há um mapa de localização em muitos quarteirões da Oscar Freire. Quando comparada a outras ruas de São Paulo, esse mapa não aparece. A mercadoria e o consumo se tornam tão centrais que, em 2006, houve uma reforma para enterramento da fiação elétrica e padronização do mobiliário urbano ao custo de R\$ 8,5 milhões, sendo que a prefeitura na época arcou com R\$ 4,5 milhões. Pergunta: por que algumas ruas são alvos de reformas de melhoramento urbano, enquanto outras sequer tem iluminação pública? Resposta, dada por Kassab: "Foi uma decisão acertada, pois beneficia o consumo na cidade de São Paulo"¹⁸.

Poderíamos ainda falar das manifestações ocorridas em várias capitais brasileiras, entre elas, São Paulo, durante o mês de junho de 2013. Protestos que se iniciaram por conta do aumento das tarifas de ônibus, tomaram força com a pauta da tarifa zero, que pretendiam discutir políticas de transporte e segregação socioespacial, tomaram ruas e avenidas simbólicas. Apesar de o aumento ter

¹⁸ Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u129230.shtml>> Acesso em Maio de 2014.

sido barrado, essa pauta inicial foi perdida durante as manifestações, sendo tomada por pautas que muitas vezes não apresentavam qualquer relação com a discussão sobre transporte, direito à cidade, segregação.

Boa parte das críticas feitas aos protestos era sempre na perspectiva de que isso atrapalhava o trânsito, a circulação, o cotidiano, enfim, a “normalidade”. Independentemente das conquistas ou derrotas, o que há de se pensar aqui é o uso dado às ruas: se era o lugar da passagem constante de carros, ela se tornou o lugar do encontro, do direito de permanecer, da revolta. O interessante foi ter saído da normalidade, mesmo que por alguns instantes.

Em tempos mais recentes, as manifestações contra a realização da Copa do Mundo de 2014, que, entre suas consequências, estava o aumento da especulação imobiliária em lugares próximos aos estádios das cidades-sede, gastos excessivos destinados ao evento e não a alguns setores sociais, remoção de casas de população pobre, leis que proibiam comércio popular, manifestações artísticas e políticas etc. Mas também, quando a Copa do Mundo chegou, simultaneamente, ruas foram tomadas, mas para a realização de festas, comemorações...

Homogeneidade, padronização dos comportamentos, dos signos; reunião das diferenças... A rua tem seu caráter público diminuído, pois o automóvel se projeta em seu espaço; a rua perde sua relação com a casa, domínio do privado: o transporte particular (as soluções privadas) como solução para problemas (públicos) do trânsito, a circulação como funcionalidade única da rua...

Então, é na cidade da velocidade, na cidade em que a cidade é sempre colocada à prova, que a rua, como elemento necessário e contraditório do urbano, revela momentos também contraditórios. A rua, apesar de atacada, não desaparece.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O que é ser pedestre em São Paulo? A partir dessa questão inicial, buscamos realizar algumas experiências enquanto pedestre, apoiadas em interpretações teóricas sobre o tema, e pudemos perceber que a condição do pedestre na cidade de São Paulo é um produto espacial e histórico.

No entanto, como pensar em criar uma definição do pedestre? Ou melhor, por que criar uma definição? O que está apontado no trabalho, a partir dessas experiências, são os diferentes momentos do ser pedestre...

Mas quem é o pedestre que predominantemente aparece na cidade? Pode ser o *flâneur*? A força de trabalho? O capital variável? O corpo natural, livre de qualquer produção social? O corpo como meio de circulação? Qual pedestre é hegemônico no espaço da rua?

Essas diversas definições levaram ao debate sobre o corpo, entendendo que o pedestre pode até ser uma condição primeiramente biológica, pra quem tem condições físicas, mas ele é, no final das contas, uma condição social e urbana.

O corpo humano, em sua realidade histórica e social, supera o dado biológico. O que este trabalho não pretende é que a relação conflitante entre o natural e o social, fundamentada no corpo, vire aqui uma exaltação do pressuposto biológico, isto é, um argumento que negue a sociedade e seja uma volta aos instintos. O que se deseja é apenas mostrar como a sociedade atual produz o corpo como reflexo do próprio mundo mercantil em que vivemos: contraditoriamente descartável e necessário.

Assim, ser pedestre em São Paulo é não ter espaço, mas ser diverso. É, através do corpo, experimentar e apreender a cidade, uma apreensão espaço-temporal diferenciada e reduzida, negada constantemente.

O espaço urbano de São Paulo é produto histórico de um contexto capitalista, periférico, dependente e industrial que, atualmente, se configura como metrópole, repleta de distâncias, centralidades e segregações, desigualdades, além de relações sociais determinadas por um ritmo, o do capital e o da indústria.

Nesse modo de produção, o espaço, ainda mais ditado pela racionalidade industrial – a qual promove o repetitivo, o homogêneo –, tende a ditar ritmos e práticas marcadas por características industriais: mecânica, quantificada, controlada, a presença da máquina, o repetido.

Marcada fortemente pela presença da indústria automobilística, a cidade de São Paulo é conquistada pelo automóvel. A existência social dessa máquina impõe sua lei, seu espaço e seu ritmo ao cotidiano de todos.

Essa racionalidade produziu, entre outras coisas, espaços para os automóveis. No entanto,

mesmo o automóvel (e o transporte sobre rodas) sendo a centralidade, ainda se assentam nas sobras dessa produção outros elementos do trânsito – como os pedestres. A divisão espacial entre carros e pedestres tende ao acirramento dos conflitos e confrontos.

E a imobilidade e mobilidade? Fundamentadas na diferenciação de classes, refletem-se na desigual divisão dos tempos e espaços de São Paulo, alimentando a segregação espacial. Assim como refletem-se também na potencialidade e na possibilidade de usos diversos da rua e da apropriação da cidade.

A partir dessa realidade contraditória, algumas questões se colocam: a rua deixa de ser realmente o lugar de encontro? O urbano e sua centralidade continuarão reunindo as diferenças? Garantirão o encontro? Devido ao tempo gasto pelas pessoas confinadas nos transportes públicos, eles se tornam o lugar residual do encontro? Será que dentro das máquinas de transportar também não há um espaço? O espaço “entre”, sempre provisório. Um lugar que só ficamos para ir a outro lugar, ficar para passar, mas que, por conta disso, não poderia ser também o lugar do encontro, justamente pela permanência obrigatória durante horas cotidianamente?

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AB'SABER, Aziz Nacib. *São Paulo: Ensaios Entreveros*. São Paulo: Edusp, 2004.

ALFREDO, Anselmo. *Uma abordagem sobre a problemática espaço-temporal no capitalismo contemporâneo*. Boletim Mineiro de Geografia, Belo Horizonte, v. 13, p. 09-40, 2005.

ALVAREZ, Isabel Pinto. *A segregação como conteúdo da produção do espaço urbano*. In: VASCONCELOS, P; CORRÊA, R; PINTAUDI, S (org.). *A cidade contemporânea: segregação espacial*. São Paulo: Contexto. 2013.

ALVES, Glória da Anunciação. *A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano*. In: CARLOS, A. F. A; SOUZA, M; SPOSITO, M. *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto. 2013.

ANDRADE, Carlos Drummond de. *Direito de ir e vir*. Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 09 mai. 1982.

BAITZ, Ricardo. *O urbano entre a direita e a esquerda, o público e o privado: a rua negada como possibilidade à vida*. Travessia (São Paulo), São Paulo, p. 21 - 26, 01 abr. 2006.

BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo*. 1. ed. São Paulo: Brasiliense, 1989. (Obras escolhidas; v. 3).

BETTANINI, Tonino. *O espaço do corpo e os territórios da vida cotidiana*. São Paulo: AGB, junho de 1985.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo, Contexto, 2001.

_____. *O lugar no/do mundo*. 1. ed. São Paulo-SP: Labur Edições/GESP, 2007.

CARLOS, A. F. A. (Org.); SOUZA, M. L. (Org.); SPOSITO, M.E.B. (Org.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2012.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

CUNHA, Daniel. *CRASH!* Revista Sinal de Menos, ano 1, n. 1, 2009. Disponível em: <https://dl.dropboxusercontent.com/u/65249844/CUNHA_Daniel_CRASH.pdf> Acesso em Maio de 2014.

DAMIANI, Amélia Luísa. *A metrópole e a indústria: reflexões sobre uma urbanização crítica*. São Paulo, Terra Livre, n. 15, p. 21-37, 2000.

_____. *Espaço e Geografia: Observações de Método - Elementos da obra de Henri Lefebvre e a Geografia; - Ensaio sobre Geografia Urbana a partir da Metrópole de São Paulo*. Tese de Livre-Docência. São Paulo, Departamento de Geografia da FFLCH da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. *O lugar e a produção do cotidiano*. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Novos*

caminhos da geografia. São Paulo, Contexto, 1999.

DUARTE, Claudio Roberto. *A mobilidade do inferno proletário: a vida nos trens da hiperperiferia de São Paulo*. Revista Sinal de Menos, ano 5, edição especial, 2013. Disponível em: <https://dl.dropboxusercontent.com/u/65249844/DUARTE_Claudio_A_mobilidade_do_inferno_pr_oletario.pdf> Acesso em Maio de 2014.

FEATHERSTONE, Mika. *O flâneur, a cidade e a vida pública virtual*. In: ARANTES, Antônio A (org.). O espaço da diferença. Campinas, SP: Papirus, 2000.

FERREIRA, William Rodrigues. *O espaço público nas áreas centrais: a rua como referência - um estudo de caso em Uberlândia-MG*. Tese de Doutorado. São Paulo, Departamento de Geografia da FFLCH da Universidade de São Paulo, 2002.

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e Punir: nascimento da prisão*. Petrópolis, Vozes, 1987.

FREHSE, Fraya. *Ô da rua! O Transeunte e o Advento da Modernidade em São Paulo*. 1. ed. São Paulo: Edusp, 2011.

_____. *Usos da rua*. In: Carlos Fortuna; Rogério Proença Leite. (Org.). Plural de Cidade: Novos Léxicos Urbanos. 1 ed. Coimbra: Almedina, 2009, v. 1, p. 151-170.

FRÚGOLI JR., Heitor. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. 1ª. ed. São Paulo: Cortez/Edusp/Fapesp, 2000.

GORZ, André. *A ideologia social do automóvel*. In: LUDD, Ned (Org.). Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo, Conrad Editora, pp. 73-82, 2005.

GRANOU, André. *Capitalismo e modo de vida*. Porto: Afrontamento, 1975.

GROS, Frederic. *Caminhar, uma filosofia*. São Paulo: É Realizações Editora, 2010.

HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo, Edições Loyola, 4. ed., 1994.

_____. *Espaços de esperança*. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

ILLICH, Ivan. *Energia e equidade*. In: LUDD, Ned (Org.). Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo, Conrad Editora, pp. 33-72, 2005.

INTERNATIONALE SITUATIONNISTE. Paris, Arthème Fayard, n.3, 1997.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo, Martins Fontes, 2007.

JOÃO DO RIO. *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2012.

KURZ, Robert. *Sinal verde para o caos da crise*. In: KURZ, Robert. *Os últimos combates*. Petrópolis, Vozes, pp. 345-375, 1997.

LANGENBUCH, Juergen. *A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro, IBGE, 1971.

LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. Tradução: Ana Maria S. Coelho, Doralice B. Pereira,

Pedro H. Denski, Sérgio Martins: grupo “As (im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea”, do Núcleo de Geografia Urbana da UFMG (do original: *La production de l’espace*, 4ª. Ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000), [s.d.]. No prelo.

_____. *A reprodução das relações sociais de produção*. In: FORACCHI, M. M. (Org.); MARTINS, José de Souza (Org.). *Sociologia e Sociedade*, LTC Editora, Rio de Janeiro, 2008a.

_____. *A revolução urbana*. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2008b.

_____. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo, Ática, 1991.

_____. *De lo rural a lo urbano: antologia*. 3 ed. Barcelona: Península, 1975.

_____. *Espaço e política*. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2008c.

_____. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LOBATO, Monteiro. *A barca de Gleyre*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1955.

MALATESTA, Maria Ermelina. *Andar a Pé em São Paulo - O Modo de Transporte Essencial*. Dissertação de Mestrado. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2007.

MARICATO, Ermínia. *As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias*. In: ARANTES, Otília B. F. *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Vozes, 2002.

MARTINS, José de Souza. *A pedestre cidadania do pedestre*. O SÃO PAULO [Semanário da Arquidiocese de São Paulo], São Paulo, SP, ano 53, nº 2.703, p. A2, jun. 2008.

MELLO, Karla Reis Cardoso. *Transporte urbano de passageiros: as contradições do poder público*. Tese de Doutorado. São Paulo, Departamento de Geografia da FFLCH da Universidade de São Paulo, 1998.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *Fenomenologia da percepção*. São Paulo: Martins Fontes, 1994.

MORETTI, Ricardo; ZANDONADE, Patrícia. *O padrão de mobilidade de São Paulo e o pressuposto de desigualdade*. EURE (Santiago) [online]. 2012, vol.38, n.113, pp. 77-97

MUMFORD, Lewis. *Perspectivas urbanas*. Emecé Editores, Buenos Aires, 1969.

OLIVA, Jaime Tadeu. *A cidade sob quatro rodas: o automóvel como elemento constituinte e constituidor da cidade de São Paulo*. Tese de Doutorado. São Paulo, Departamento de Geografia da FFLCH da Universidade de São Paulo, 2004.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. *(I)Mobilidade na cidade de São Paulo*. Estudos Avançados, v.25, n. 71, pp. 89-108, 2011.

SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. 4. ed. São Paulo, Nobel, 1998.

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. *SP 2040: a cidade que queremos*. São Paulo: SMDU, 2012.

SÁVIO, Marco Antonio Cornacioni. *A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista 1900-1930*. São Paulo: Annablume, 2010.

SCARLATO, Francisco Capuano. *Busca do Centro – o reencontro com a cidade*. In: CARLOS, A. F. A. & OLIVEIRA, A. U. (orgs.). *Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole*. São Paulo: Contexto, 2004.

_____. *Metropolização de São Paulo e o Terceiro Mundo*. Iglu Editora: São Paulo, 1989.

SCHOR, Tatiana. *O automóvel e a cidade de São Paulo: a territorialização do processo de modernização (e de seu colapso)*. Dissertação de Mestrado. São Paulo, Departamento de Geografia da FFLCH da Universidade de São Paulo, 1999.

_____. *O automóvel e desgaste social*. São Paulo em Perspectiva, São Paulo, v. 13, p. 107-116, 1999.

SENNET, Richard. *Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. 5 ed., Rio de Janeiro: Record, 2008.

SEVCENKO, Nicolau. *A corrida para o século XXI: no loop da montanha-russa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1968.

SOUZA, André dos Santos Baldraia. *Presos no círculo, prostrados no asfalto: tensões entre o móvel e o imóvel*. Tese de Doutorado. São Paulo, Departamento de Geografia da FFLCH da Universidade de São Paulo, 2013.

ULIAN, Flávia. *Sistemas de transportes terrestres de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na Região Metropolitana de São Paulo*. Tese de Doutorado. São Paulo, Departamento de Geografia da FFLCH da Universidade de São Paulo, 2008.

URRY, John. *Ideias que se movem pelo mundo: depoimento*. [13 de agosto de 2012]. Rio de Janeiro: GloboNews. Entrevista concedida a Sílio Boccanera. Disponível em: <http://g1.globo.com/globo-news/milenio/platb/tag/turismo/>

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2001.

WILHEIM, Jorge. *Mobilidade urbana: um desafio paulistano*. Estudos Avançados, vol.27, n.79, pp. 7-26, 2013.