

nathalie do prado
são paulo, 2021

MOBILIDADE A PÉ

E AS

conceitos em disputa e história em movimento nas transformações urbanas em São Paulo

MULHERES

Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Nathalie do Prado

MOBILIDADE A PÉ E AS MULHERES

**conceitos em disputa e história em movimento
nas transformações urbanas em São Paulo**

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional.

Linha de pesquisa: Políticas Públicas Urbanas.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Paula Freire Santoro.

Exemplar revisado e alterado em relação à versão original, sob responsabilidade da autora e anuência da orientadora. A versão original, em formato digital, ficará arquivada na Biblioteca da Faculdade.

São Paulo, 30 de dezembro de 2021

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

E-mail da autora: nathalieprado@hotmail.com

Capa e diagramação: Nathalie do Prado

Revisão: Tatiana Rímoli Gzvitauski

Catálogo na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Prado, Nathalie do
Mobilidade a pé e as mulheres: conceitos em disputa e história em movimento nas transformações urbanas em São Paulo / Nathalie do Prado; orientadora Paula Freire Santoro. - São Paulo, 2021.
145 p.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional.

1. Mobilidade Urbana. 2. Mobilidade a Pé. 3. Gênero. 4. Planejamento Urbano. I. Santoro, Paula Freire, orient. II. Título.

versão revisada.

Folha de Aprovação

Prado, Nathalie do. **Mobilidade a pé e as mulheres**: conceitos em disputa e história em movimento nas transformações urbanas em São Paulo. 2021. 145 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2021.

Aprovada em: 02 de dezembro de 2021

Banca examinadora:

Dr^a.: **Letícia Lindenberg Lemos**

Julgamento:

Instituição: IME-USP

Assinatura:

Prof^a. Dr^a.: **Sabrina Studart Fontenele Costa**

Julgamento:

Instituição: Escola da Cidade

Assinatura:

Prof^a. Dr^a.: **Paula Freire Santoro**

Julgamento:

Instituição: FAU-USP

Assinatura:

À Marina,
que segue abrindo caminhos

Agradecimentos

Passar pela academia é uma jornada e tanto! Investigar sobre um tema que nos move se revela uma baita responsabilidade e, mesmo com seus inúmeros desafios atrelados, concluir esse processo é muito recompensador. Tudo isso se fez possível porque tenho comigo uma rede de apoio maior do que qualquer palavra aqui poderia alcançar. Ao ouvir como a academia poderia ser um lugar muito solitário, decidi que traria comigo tantas pessoas quanto possível – o que afirmo, com segurança, ter sido uma das decisões mais acertadas de todo esse caminho. Por aqui, eu não andei só.

A existência deste trabalho se deve, em grande medida, a quem primeiro acreditou nele e acolheu minha insistência em tê-la como guia neste processo – pois traz consigo a competência, inspiração e astral indispensáveis e inegociáveis para esse percurso. Paula Santoro, orientadora querida, agradeço por estar comigo do começo ao fim (atravessando, inclusive, o período complexo da pandemia de Covid-19); pela firmeza necessária e generosidade sem medida; por enxergar sempre além e por desmanchar tantos pontos cegos e convicções simplistas que trazia comigo. Agradeço pela confiança depositada e permanecida – mesmo quando meus próprios atrasos de cronograma apontavam o contrário. Em especial, por ser essa imensidão de força e coragem desde que os dias ficaram mais vazios.

Aos professores Nabil Bonduki e Sabrina Fontenele, que toparam repensar conosco os rumos da pesquisa durante o exame de qualificação, quando a quarentena rígida e as incertezas dos meses iniciais da pandemia de Covid-19 revelaram inviável o curso antes pretendido. À Sabrina, pela leitura cuidadosa e por ver potencial na pesquisa, os meus sinceros agradecimentos, que estendo ao Nabil por, além dos apontamentos necessários, ter aceitado, muito gentilmente, compartilhar da gestão dessa orientação por um período. Agradeço imensamente à pesquisadora e ativista Letícia Lindenbergl Lemos e à Sabrina Fontenele pela participação na banca de defesa e pelas colocações pertinentes (e muito generosas!) que, além de darem um outro salto ao trabalho, fizeram com que esta jornada tivesse um encerramento muito bonito.

Às colegas do grupo de pesquisa do LabCidade “Gênero, Cidade e Interseccionalidades”, que compartilharam da potência determinada em investigar, pela lente do gênero, todos os assuntos que nos são caros. À colega Marina Pereira, por partilhar dessa experiência tecendo comigo muitos pontos em comum, incluindo as angústias.

Agradeço à Haydée Svab, que generosamente compartilhou a expertise de quem traz, para a prática, os caminhos para examinar a mobilidade de mulheres. Suas dicas preciosas ainda me acompanharão em investigações futuras, e sua pesquisa, que tanto apoiou meus passos iniciais, dá visibilidade a esse tema tão urgente.

À toda equipe da Cidade Ativa, que me faz sentir em casa, agradeço pela paciência em entenderem e apoiarem meus momentos de ausência, e por terem acolhido todos os altos e baixos desse processo. Mas, especialmente, pelo incentivo; por compartilharem uma visão em comum; por mostrarem a prática e instigarem sempre a procurar propósito na nossa atuação. E claro: por insistirem que sempre dá para melhorar, em não abrir mão de fazer um trabalho bonito e com sentido, sempre. É uma inspiração e um privilégio compartilhar os dias com você, Gabriela Callejas. Contigo, aprendo sobre a vida ativista e um tanto além. Ramiro Levy, obrigada pela empolgação; provocações e por se manter sempre curioso e atento. Rafaella Basile, pelos insights que ainda compartilharemos com calma. E Mariana Wandarti, por me lembrar em manter o otimismo.

Agradeço a todas as mulheres pujantes e queridas que a vida me trouxe como um presente raro, em forma de amizade, e que tanto vibraram comigo ao longo desse período. Em especial, à Ana Beatriz Giovani e Marília Hildebrand, apoio e afeto incondicionais há tanto. Eu não teria como passar por isso sem compartilhar as conversas na calçada e sem nossas críticas sobre esse processo, Pakas. Marília, obrigada por ir primeiro e manter acesa em mim motivações e leveza para concluir o trabalho. À 'minha pessoa', Tatiana Rímoli, que me lembrou, no momento mais crítico dessa trajetória, a partida de Marina, que trabalhos como os nossos importam - e que "merecemos ser ouvidas – e não virar notícia." Ainda, pelas conversas densas e fundamentais nos momentos finais, por ficar junto e por todo cuidado que se estendeu à revisão minuciosa dessa escrita.

Marina Kohler Harkot, potência e inspiração que influenciou e permeou todo esse trajeto, a quem dedico este trabalho e com quem queria ter trocado reflexões, amadurecido alguns caminhos, pensado junto em como transformar os aprendizados em pesquisa prática no futuro. Mas teve, do jeito mais covarde e injusto, a vida interrompida. Te levo comigo, Marina.

À minha querida família, pelos incentivos e colo incondicionais. Minha mãe, Shirlei, por me encher de carinho sempre - e por me ensinar muito sobre o trabalho do cuidado; por ser toda essa força na vida. Ao meu pai, Wilson, por ter me ensinado sobre luta através de cada "não vai" que ouvi na adolescência - e por estar também sempre disposto a se desconstruir. Felipe e Thaline, irmãos que incentivam minhas aventuras até sem perceber, e pelos sobrinhos, Marina e Henrique, por quem me empenho a deixar um mundo melhor.

É um privilégio viver no mesmo espaço-tempo que tantas mulheres inspiradoras. Meus profundos agradecimentos a todas que vieram antes.

Por fim, em tempos de ataque e desmonte da educação e negação à ciência, reforço meus agradecimentos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001, que possibilitou a conclusão desta dissertação através de bolsa concedida em seu ano final.

Resumo

Mobilidade a pé e as mulheres: conceitos em disputa e história em movimento nas transformações urbanas em São Paulo.

A mobilidade a pé, mais antiga forma de deslocamento, é a que mais expõe caminhanças às condições dos espaços públicos. Em São Paulo, as mulheres são as que mais se deslocam deste modo, mas foram invisibilizadas nas leituras e planos urbanos. Este trabalho procura dar relevo à mobilidade a pé nos estudos de mobilidade, bem como abordá-la interseccionalmente. Tem como objetivo compreender as alterações sociais, políticas e territoriais e como podem ser lidas diferenciando gênero e, sempre que possível, raça.

Assim, recupera a teoria sobre mobilidade e gênero, contextualiza conceitos, e observa o “giro” latino-americano que busca identificar quem são e de que forma os diferentes grupos sociais “experienciam” a mobilidade urbana.

Faz uma leitura generificada dos espaços da mobilidade a pé na cidade de São Paulo, ao longo do século XX, periodizada em uma linha do tempo narrada a partir das alterações (i) na sociedade – nos costumes, lutas e conquistas das mulheres –; (ii) na política – na regulação, planos, (re)organizações institucionais; e (iii) nos espaços do caminhar. O método envolveu consulta de documentos, fotografias e bibliografias. Resulta em uma nova narrativa generificada de uma história conhecida.

Conclui que houve uma evolução social, política, regulatória e na produção dos espaços do caminhar que levou a distinções sociais e espaciais. Para a mobilidade a pé, foram propostas e experimentadas transformações do espaço público. Estes avanços se deram de forma fragmentada, e sem conformar um sistema de mobilidade ou tensionar estruturas racializadas e generificadas de nossas cidades, de forma que mantêm o olhar ao “pedestre” de forma universal.

Palavras-chave: mobilidade urbana. mobilidade a pé. gênero. planejamento urbano.

Abstract

Walking and women: concepts in dispute and changing perspectives in São Paulo's urban transformations.

Walking mobility, the oldest mode of transportation, is also the one that makes pedestrians the most vulnerable to the characteristics of public spaces. In São Paulo, women are the ones who move the most this way, but they were made invisible in both the literature and urban plans. This work seeks to highlight walking mobility in urban mobility studies, as well as through an intersectional approach. It aims at understanding social, political and territorial changes and how they can be read through the gender and, whenever possible, race perspectives.

Thus, it recovers the theory on urban mobility and gender, contextualizes concepts, and observes the Latin American "turn" that seeks to identify who are the different social groups and how they "experience" urban mobility.

It makes a generalized reading of the spaces of walking mobility in the city of São Paulo throughout the 20th century, periodized in a timeline narrated from the changes (i) in society – in customs, fights and conquests of women –; (ii) in politics – in regulation, plans, institutional (re)organizations; and (iii) in the spaces of walking. The method involved consulting documents, photographs and bibliographies. It results in a new gendered narrative of a well-known story.

It concludes that there was a social, political, regulatory and production evolution of walking spaces that led to social and spatial distinctions. For walking mobility, public space transformations were proposed and experimented. These advances took place in a fragmented way, and without conforming a mobility system or tensioning racialized and gendered structures of our cities, which maintains the image of the "pedestrian" in a universal way.

Key words: urban mobility. walking mobility. gender. urban planning.

Lista de figuras

Figura 1 - Colagem 1870-1910 (recorte de fotografias de São Paulo)	54
Figura 2 - Colagem 1920-1950 (recorte de fotografias de São Paulo)	74
Figura 3 - Colagem 1960-1990 (recorte de fotografias de São Paulo)	86
Figura 4 - Colagem 2000-2020 (recorte de fotografias de São Paulo)	98
Tabela 1 - Quadro de leitura dos elementos identificados no mapeamento, por tema	53

Lista de abreviaturas e siglas

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos

CET-SP - Companhia de Engenharia de Tráfego da cidade de São Paulo

CIDADEAPÉ - Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo

CMTT - Conselho Municipal de Trânsito e Transporte

CTB - Código de Trânsito Brasileiro

CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito

EMURB - Empresa Municipal de Urbanização de São Paulo

FAU - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

FUNDURB - Fundo de Desenvolvimento Urbano

GEE - Gases de Efeito Estufa

IAB - Instituto de Arquitetos do Brasil

METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo

OD - Pesquisa Origem e Destino

ONU - Organização das Nações Unidas

PDE - Plano Diretor Estratégico

PEC - Plano Emergencial de Calçadas

PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana

SEME - Secretaria Municipal de Esportes e Lazer

SEPED - Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida

SMDU - Secretaria Municipal do Desenvolvimento Urbano

Sumário

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 01 Do transporte para a mobilidade, do espaço para a experiência do caminhar: conceitos e perspectivas teóricas sobre a mobilidade a pé	22
1.1 Legitimar a mobilidade a pé	22
1.2 Mobilidade e transporte: transição de conceitos e termos associados às políticas	26
1.3 A mobilidade a pé na agenda da sustentabilidade	31
1.4 A universalização do pensamento sobre o caminhar	35
1.5 Conceitos de caminhabilidade e acessibilidade	38
1.6 A qualidade do ambiente construído para a mobilidade e gênero	41
1.7 O giro da mobilidade nos estudos do caminhar: a experiência como abordagem	43
CAPÍTULO 02 História em movimento: um mergulho na invisibilidade do anda de mulheres através das transformações em São Paulo	52
2.1 (R)existir no vilarejo: as diferenças entre mulheres moldam o caminhar e os espaços [1870-1910]	56
2.2 O rodoviarismo ganha cena na cidade cosmopolita [1920-1950]	76
2.3 A crescente emancipação da mulher e a difícil mobilidade na metrópole da periferia e da dispersão urbana [1960-1990]	88
2.4 Avanços regulatórios, institucionais, em projeto, e permanências da precariedade e na invisibilidade da necessária abordagem de gênero [2000-2020]	100
CONSIDERAÇÕES FINAIS	116
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	124
ANEXO 01 Banco de imagens utilizadas nas colagens	142

“O que ela quer dizer com uma pesquisa sobre mobilidade a pé com recorte de gênero? Que é para mulher andar de um lado da calçada e homem andar do outro?”

Frase que ouvi, dentro e recém ingressa no programa de pós-graduação - de uma mulher.

“Neste mesmo sentido, Zaida Muxí *et al.* (2011), ao proporem o que traria a perspectiva de gênero ao urbanismo, pontuam que tal não significa opor uma cidade para homens e outra para mulheres, mas repensar essa cidade considerando todas as suas escalas de análise.”

Mariana Albuquerque (2020, p. 48).

Introdução

Este trabalho parte de inquietações e incômodos pessoais, da experiência como mulher caminhante, acumulada ao longo de diversos anos e contextos, que encontrou na abordagem que distingue gênero uma chave para discorrer sobre as contradições desta forma de viver a cidade.

A rua é o elemento central para a compreensão do espaço público neste trabalho, e a mobilidade a pé se justifica como enfoque pois será lida como um modal que expõe as mulheres a condições e arranjos do espaço público e a padrões sociais desiguais, generificados, racializados, patriarcais, e heteronormativos, que as fazem imóveis ou móveis, ou escolherem como vão se locomover, moldando seu comportamento (SILVA, 2021; HARKOT, 2018; entre outras).

Esta investigação é uma análise de mudanças sociais, políticas e territoriais em torno do espaço público da mobilidade a pé, com abordagem de gênero, interseccional. Teve como **objetivo** compreender como estas alterações foram refletidas no espaço e podem ser lidas diferenciando gênero e (sempre que possível) raça. Para isso, foi feita uma leitura generificada dos espaços da mobilidade a pé, construindo uma periodização em uma linha do tempo narrada a partir (i) das alterações da sociedade – como evolução dos costumes, as lutas e as conquistas das mulheres –; (ii) das mudanças na política – como alterações na regulação, planos e projetos propostos, além de (re)organizações institucionais em torno das políticas de mobilidade e mobilidade à pé; e (iii) das transformações urbanas, alterações nos modos de produção do espaço da mobilidade em São Paulo, com ênfase nos espaços do caminhar.

Abordagem de gênero e interseccional

A abordagem de gênero proposta é uma forma de reconhecer que existem intersecções variadas, pautadas por diferentes formas de opressão estruturais – como a racializada, a generificada ou a patriarcal, entre outras – que revelam diferentes experiências do espaço e injustiças. Para superá-las, em prol da busca de equidade, as formas de produzir espaço devem estar articuladas com a busca da eliminação de barreiras e opressões que se refletem no espaço, como este é vivido e produzido.

E gênero é um termo constantemente em disputa. Foi se configurando e sendo utilizado, ao longo do tempo, a partir de distinções de sexo, logo questionadas; depois, como categoria de análise para tratar as significações das relações sociais (SCOTT, 1986); mais tarde, de forma indissociável de abordagens interseccionais

(GONZALES, 1984; CRENSHAW, 1989; AKOTIRENE, 2019; entre outras); e incluído nos estudos do urbanismo feminista (HAYDEN, 1980; MARTINEZ *et al.*, 201; PUNT 6, 2019; entre outras).

A literatura que usa abordagem de gênero para analisar a produção e o planejamento urbano pontua, pelo menos desde a década de 1970, diferenças na apropriação da cidade por homens e mulheres. Essas diferenças são explicadas pela divisão sexual do trabalho, que separa o trabalho produtivo do reprodutivo (disseminada pela teoria da reprodução social), e é reproduzida em uma divisão sexual do espaço¹. Estas diferenças nos modos de viver o espaço foram lidas através de dicotomias geográficas – espaço privado/doméstico e público; moradia e trabalho; casa e cidade; centro e periferia – hoje questionadas por (i) reforçar os papéis binários, ao invés de transformar as construções em torno dos papéis de gênero nos processos de produção e reprodução do espaço; (ii) reforçar, ao invés de desmontar, a crítica ao modelo binário que não compreende que não há uma categoria de mulher única e crítica à identidade de gênero fixa (BUTLER, 2003 [1990]); e (iii) expressas, em cada lado da dicotomia, o outro, uma vez que, por exemplo, é na cidade que a mulher faz atividades que permitem que ela cuide da reprodução social – a mulher se locomove para fazer compras, cuidar dos filhos, etc. “As dicotomias obscurecem as conexões intrínsecas existentes entre estes espaços”².

Infelizmente, este trabalho ainda produz uma leitura pautada na binariedade homem e mulher, em função do método e dos materiais de pesquisa. Vários trabalhos que observaram diferenças na mobilidade entre homens e mulheres em São Paulo mostram que as mulheres são mais ‘imóveis’ do que os homens (fazem menos viagens por pessoa); tendem a fazer menos viagens com motivo trabalho; e mais viagens com motivo compras, saúde, escola e lazer, sendo as últimas principalmente voltadas para outras pessoas que não elas mesmas (também chamadas de viagens para ‘servir passageiros’); têm viagens mais curtas, em tempo e distância, e viajam mais a pé e de transporte público; e, como coloca Svab (2016), não têm um padrão homogêneo dentro do grupo, tendo seus deslocamentos impactados por questões além do gênero, como modo de viagem, situação familiar, grau de instrução, renda familiar, quantidade e idade dos filhos (SANTORO *et al.*, no prelo; LEMOS *et al.*, 2017; METRÔ, 2019; HARKOT, 2018; SVAB, 2016).

Se as mulheres são as que mais caminham e as que mais usam o transporte público em São Paulo, e este transporte também inclui momentos de espera e acesso feitos no espaço público, elas parecem ser inevitavelmente as mais impactadas pela qualidade deste espaço.

1 Esta transposição é utilizada por várias autoras que olham o urbano ou observam o trabalho, como Tithi Battacharya, Silva Federici, latino-americanas como Paula Soto Villagrán, entre outras.

2 Expressão retirada de aula da Profa. Paula Freire Santoro para a disciplina optativa da pós-graduação, disponível no Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=xmT8GWoE860> Acesso em: 05 nov. 2021.

Consciente dos limites da análise binária – observando homens e mulheres –, esta pesquisa procurou, sempre que possível, adotar uma perspectiva interseccional, especialmente incorporando enfoques racializados sempre que a informação foi encontrada. Esta abordagem interseccional³ permite um olhar adicional sobre o entrelaçamento do gênero feminino com outros aspectos da construção da identidade (CRENSHAW, 1989; COLLINS, 2019; DAVIS, 1981) e tornou-se um conceito indispensável, inclusive para observar a produção do espaço. Esta inserção se dará, aqui, especificamente a partir do entrelaçamento gênero, raça e classe social, entendendo que cada uma delas tem um papel fundamental como arranjo que impacta a experiência social e urbana. Dentro das ciências sociais, um campo de estudo se configura para buscar entender como esses ‘marcadores sociais da diferença’ estão interligados e se articulam (PISCITELLI, 2008). Esta abordagem vai dar pistas ao planejamento urbano sobre a necessidade de adotar e incorporar visões múltiplas acerca de fatores variados que entram nas equações individuais sobre a mobilidade das mulheres.

No Brasil, a discussão baseada na diferença por raça já era articulada através de intelectuais negras como Lélia Gonzalez, Sueli Carneiro, Conceição Evaristo e Carolina Maria de Jesus. Essas autoras chamam atenção para questões opressoras e violentas sobre a existência da mulher negra – incluindo o contexto marginal em que estão inseridas na sociedade⁴. As diferentes opressões são apresentadas através da invisibilidade e do silenciamento de mulheres negras e pobres dentro da esfera social, atenção reclamada por Gonzalez (1984) na célebre frase: “o lixo vai falar, e numa boa” (ibid, p. 225). Dentro do contexto de subalternização de saberes e vivências que são mantidas por estruturas de poder dominantes, o espaço da escuta (por quem sempre esteve no da fala) deve ser apontado como um processo elementar para provocar mudanças na estrutura. O “lugar de fala”, conceito construído dentro do feminismo negro (RIBEIRO, 2019), é uma abordagem que aproxima muito a possibilidade de compreensão das experiências individuais, entendendo que o conjunto de marcadores sociais de cada indivíduo tende a borrar

3 Termo cunhado pela intelectual afro-estadunidense Kimberlé Crenshaw em Conferência na África do Sul, em 2001, a Interseccionalidade é um conceito das Ciências Sociais de grande destaque dos dias atuais. De acordo com a pesquisadora Akotirene (2019, p. 48), “a interseccionalidade é sobre a identidade da qual participa o racismo interceptado por outras estruturas”. É uma categoria teórica que articula múltiplos sistemas de opressão como raça, gênero e classe sem que haja “aforismos matemáticos hierarquizantes ou comparativos. Em vez de somar identidades, analisa-se quais condições estruturais atravessam corpos, quais posicionalidades reorientam significados subjetivos desses corpos, por serem experiências modeladas por e durante a interação de estruturas” (ibid., p. 43). Antes do conceito ganhar nome, a atenção para as opressões que recaem sobre as mulheres a partir dos múltiplos marcadores sociais, evidenciados pela raça, ganhou repercussão através do discurso “Ain’t I woman?” proclamado por Sojourner Truth (1851, EUA), mulher abolicionista negra, que lutava pelos direitos das mulheres.

4 Contexto marginal já proposto nas leituras marxistas do espaço capitalista, que aqui se ampliam para análise generificada de uma cidade patriarcal.

a compreensão completa por um outro diferente. Por isso, inclusive na introdução deste mestrado, comentei da motivação pessoal que me levou a esta análise. É preciso, ainda, situar o leitor sobre o espaço de onde escrevo, que molda questões sobre como me movo e como leio a cidade, e insere meu corpo branco como uma perspectiva parcial das exclusões de gênero, que não as negam, mas seguramente obscurecem outras. Seguimos apre(e)ndendo.

Ainda, esses esforços conceituais confrontam a universalização da categoria “mulher”, usualmente mascarada nos tradicionais discursos hegemônicos. Atualmente, uma nova perspectiva vem ganhando espaço, ao menos no Brasil e América Latina⁵, nos estudos em questão.

Opções metodológicas

A opção metodológica inicial encontrou desafios intransponíveis. O contexto da pandemia de Covid-19, de restrição social e circulação, alterou as formas de mobilidade, o que imobilizou e limitou a abordagem metodológica inicialmente proposta para o trabalho. Esperava-se desenvolver o método do sombreamento (em inglês, *shadowing*), uma forma de metodologia etnográfica que busca “capturar as formas nas quais a mobilidade é experienciada nas cidades por seus habitantes”, transformando a pesquisadora na sombra de quem vive a experiência (JIRÓN, 2012). Evidentemente, a pandemia inviabilizou a aplicação do método não apenas pela menor presença de pessoas no espaço público, mas também porque a própria ameaça de contaminação com o vírus parecia alterar completamente a experiência da mobilidade, dificultando a construção desejada inicialmente mesmo com a possibilidade de prorrogação do prazo para o trabalho.

Neste contexto, o método pretendeu construir uma descrição, nos moldes de uma linha do tempo narrada – ou, como proposto na banca de defesa, uma linha do tempo com narrativa –, que procurou compreender a presença e a experiência da mobilidade da mulher no espaço público, iluminando (i) ora alterações da sociedade – como evolução dos costumes, as lutas e as conquistas das mulheres –; (ii) ora mudanças políticas, alterações regulatórias, de planos e projetos urbanos propostos, além de (re)organizações institucionais em torno das políticas de mobilidade e mobilidade a pé; (iii) ora transformações urbanas - alterações que se deram no espaço público, com ênfase para o espaço do caminhar. Embora se pareça com um estudo histórico, ao chegar nos dias recentes, até 2020 quando a pandemia se inicia, atravessa esta perspectiva.

⁵ Evita-se usar o termo Sul Global como um conjunto homogêneo entre os países desta região geográfica. Apesar de nações com contextos sociais similares, a autora opta em não citá-los, uma vez que não se aprofundou em bibliografia específica sobre a perspectiva de gênero interseccional e decolonial nestes.

Inicialmente, foram feitas leituras teóricas sobre os conceitos envolvidos, aprofundadas no primeiro capítulo.

Para a construção da linha do tempo narrada, apresentada no segundo capítulo, o método envolveu mapeamento e organização em ordem cronológica destes três eixos de investigação acima citados, e uma periodização que articula estas temáticas e organiza o capítulo.

Outra frente metodológica envolveu a busca de referências históricas que permitissem contar esta narrativa em um estudo documental e bibliográfico sobre as alterações na sociedade, propostas e transformações urbanas. Foram utilizadas autoras que contam a história dos espaços paulistanos a partir das mulheres – ou que não invisibilizam as mulheres – em uma leitura que se ramificou consideravelmente em histórias de vários temas, costuradas em torno desta narrativa. Ao buscar historicizar a mobilidade a pé de mulheres na cidade, foi necessário retornar às histórias e historiadoras como objeto e informantes (FREHSE, 2011, p. 282). Também foram consultados arquivos virtuais com fotos antigas, da cidade e de quem vivia a cidade, que ajudaram nas descrições.

Uma última frente envolveu a leitura de documentos públicos, leis, propostas de planos e projetos urbanos que permitiram construir avanços regulatórios e institucionais em torno do desenho de políticas urbanas em alguma medida, relevantes para a inclusão de mulheres no cotidiano urbano.

Organização deste trabalho

Além desta introdução e das considerações finais, o trabalho está organizado em dois capítulos principais.

O primeiro capítulo da dissertação vai trazer bases teóricas que incidem sobre a mobilidade com enfoque em gênero. Essa perspectiva parte da necessidade de repensar práticas a partir de novas bases teóricas que incorporem outras e novas formas de produção de conhecimento que não apenas as norte-centradas, incluindo os saberes e contextos situados.

A revisão teórica abriu um campo de reflexão sobre os estudos de mobilidade urbana em que a subjetividade dos sujeitos, junto com as identidades, possibilitam um diálogo confrontante com a falsa neutralidade do arranjo espacial e que rompe com o pensamento dicotômico tradicional. E a incorporação da experiência surge como chave para repensar o espaço urbano (VILLAGRÁN, 2016; JIRÓN, 2012).

Intitulado **“Do transporte para a mobilidade, do espaço para a experiência do caminhar: conceitos e perspectivas teóricas sobre a mobilidade a pé”**, o capítulo percorre diferentes referências evidenciando o progresso e valores

que foram sendo atribuídos à mobilidade a pé, contextualizando os debates; apresentando reenquadramentos conceituais; situando as agendas, discussões e estudos, desde os generalistas e universalizantes; até o recente giro ontológico, que ganha destaque neste trabalho através da perspectiva latino-americana. Atualiza o debate, procurando contribuir para a renovação da agenda de pesquisa sobre mobilidade a pé, propondo a incorporação de novos enquadramentos e metodologias investigativas que se aproximam de uma leitura de gênero a partir da experiência.

O segundo capítulo, intitulado **“História em movimento: um mergulho na invisibilidade do andar de mulheres em São Paulo”**, concentra os resultados empíricos das leituras e pesquisas que visam construir uma narrativa em torno dos três eixos apresentados. Procura compreender como se dava a presença das mulheres no espaço público da mobilidade urbana a pé, cujos moldes de comportamento são alterados nos períodos descritos, e como os espaços foram sendo regrados, planejados e transformados, inserindo os diferentes grupos de mulheres. Para além das alterações físico territoriais, o trabalho resgata as regras morais da sociedade patriarcal que impunha diferentes possibilidades de estar no espaço público para as diferentes mulheres, observadas pelo recorte interseccional (sempre que possível) que considerou classe, gênero e raça. Denúncia barreiras físicas e simbólicas em seus deslocamentos cotidianos na cidade, que moldam escolhas variadas na mobilidade, e apontam a necessidade de incorporar as experiências individuais como questões atreladas ao planejamento urbano.

O resultado é uma narrativa que, ao misturar estes três eixos temáticos, coloca em relevo como é generificado o planejamento e a transformação do espaço, permitindo uma nova forma de contar o que talvez seja uma história já contada – da evolução da sociedade, seus costumes, lutas e direitos das mulheres; das alterações na política, nas instituições, regulação, planos e projetos; e das transformações urbanas sobre o espaço público e sobre o espaço da mobilidade – que aqui é descosturada e recosturada sob um novo eixo narrativo.

*

O trabalho quer iluminar, tornar visível, tirar do anonimato a presença das mulheres na cidade, motivado, ainda, por um fato recente, que abalou e motivou o término deste trabalho. Fruto de uma violência sistemática, que nos limita tirando, inclusive, o direito à vida, se deu a morte da Marina Kohler Harkot, minha companheira de pós-graduação e de tema de pesquisa, atropelada em sua bicicleta por um motorista alcoolizado enquanto voltava para casa. Este acontecimento ultrapassou o limite da dor e escancarou, da forma mais cruel, que os espaços da cidade nos colocam no anonimato, e nos fazem hipervisíveis nos contextos múltiplos de violência. Aqui, Marina segue, Marina vive!

Capítulo 1

Do transporte para a mobilidade, do espaço para a experiência do caminhar: conceitos e perspectivas teóricas sobre a mobilidade a pé

1.1 | Legitimar a mobilidade a pé

Há cerca de 3,7 milhões de anos¹, os ancestrais da espécie humana passaram a andar sob duas pernas, tomando, de vez, um rumo que os separaria de outros animais de origem similar. O caminhar, na história da humanidade, não é de menor importância. O primeiro meio de transporte é, ainda hoje, a principal e única forma de deslocamento de, ao menos, 40% da população brasileira, e de 1/3 da paulistana (ANTP, 2017; METRÔ, 2019). Ademais, a mobilidade a pé é o denominador comum entre os diferentes modos de deslocamento: é o meio que viabiliza o início e fim das atividades cotidianas, seja de forma autônoma, com a energia do próprio corpo, ou com apoio de outros elementos². Ainda assim, é uma forma de deslocamento que está constantemente sob ameaça, que resiste para se encaixar em contextos que não lhe cedem espaço, seja no seu entorno imediato, na cidade, ou no corpo. A discussão que segue pretende dar protagonismo à mobilidade a pé como o centro da organização da vida urbana.

A compreensão do caminhar dentro das dinâmicas de deslocamentos mudou. O deslocamento a pé está ausente ou é menos explorado nas pesquisas, políticas e projetos urbanos se comparado a outras modalidades, tratado com desinteresse, como de menor alcance e impacto, talvez fruto de uma dificuldade em entender o corpo como instrumento de locomoção e organização do uso do solo. Nos diferentes âmbitos, públicos e privados, a mobilidade a pé parece ter sido definida como menos instigante dentro das demais possibilidades, e sua recente recuperação se debruça especialmente dentro da pauta sustentável.

A reformulação do espaço físico, no contexto da cidade industrial, procurou apagar o movimento impulsionado pela força do corpo, colocando o caminhar como falência da ação urbanista, às sombras do transporte motorizado individual.

¹ Dentro da comunidade científica, há diversas teorias e controvérsias sobre a evolução humana a partir dos primatas que buscam identificar a data do primeiro passo da nossa história e o tempo de aperfeiçoamento da prática. O bipedismo, para além de marcar a origem da espécie, foi o que permitiu o deslocamento dos ancestrais humanos para outros continentes, possivelmente em busca de suprimentos, explorando e transferindo a vida para o solo. A estimativa é apontada pelo britânico Robin Crompton.

² Como muletas, cadeiras de rodas, andadores, bengalas, carrinhos de bebê e outros.

O andar foi lido como indicador de problemas sociais: um modal ultrapassado, sinônimo de pobreza, um reflexo da impotência de escolha dentro de toda a cadeia da mobilidade, promovido por um grande interesse econômico por trás da indústria automobilística, fortalecido especialmente a partir dos anos 1950-1960, que via o carro como sinônimo de eficiência e fortalecimento da cadeia economicamente produtiva – enquanto o indivíduo a pé simbolizava o oposto deste estigma. E, por ser tratado como um deslocamento marginal, a discussão sobre o caminhar também, como consequência, ficou à margem, armadilha deste enquadramento técnico-teórico que alimenta incessantemente as desiguais condições de acesso urbano e reforça a noção de “modo de deslocamento” apenas aqueles que se configuram sob um motor, se distanciando da perspectiva humana que vivencia e é impactada pelas formas de deslocamento e dos espaços.

Mas andar pode ser – e é, na maioria das vezes – a forma mais democrática e inclusiva de deslocamento, ainda que possa ser fruto de exclusão, quando praticado por impossibilidade de pagamento; quando exige grandes deslocamentos, em muito tempo, ou esforços físicos. Mas andar a pé não se dá de forma uniforme na cidade, a existência e as condições da infraestrutura, variam conforme o território, criando distinções espaciais, que muitas vezes se refletem em distinções sociais. Ainda assim, há poucas investigações sobre as viagens diárias, desejos e necessidades dos pedestres. Há um claro desinteresse das políticas públicas em compreender como se dá o deslocamento a pé e reorganizar a cadeia de deslocamento e seus espaços sob essa perspectiva.

Vasconcellos (2016) aponta, no contexto das políticas de mobilidade até o final dos anos 2000, como é tratada com desprezo a mobilidade a pé:

As pessoas que caminham ou usam bicicleta foram atores “invisíveis” no trânsito. Nunca fizeram parte das políticas oficiais e ocuparam seu espaço de forma autônoma. A negação da importância do caminhar começou com a definição legal de que a construção e a manutenção das calçadas são responsabilidade do dono do lote. Isto significa que a calçada nunca foi vista como parte do sistema de circulação, posição que só começaria a mudar com o Código de Trânsito de 1998. [...] (VASCONCELLOS, op. cit., p. 75).

Na estrutura das Pesquisas Origem e Destino, realizadas pelo Metrô de São Paulo que orientam o planejamento da mobilidade no município, apenas deslocamentos feitos exclusivamente a pé e acima de 500 metros são quantificados. Se em viagens combinadas com outros modais, a hierarquia de contabilização dentre os modos classifica a mobilidade a pé como última entre as doze posições existentes, o que na prática significa dizer que, por esse conceito, em deslocamentos combinados, o andar a pé nunca é considerado o modo principal.

Também os marcos regulatórios específicos à mobilidade a pé são recentes e ainda pouco efetivos, como no caso da Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012) ou, em escala municipal, do Estatuto do Pedestre (2020).

Mesmo as calçadas, uma das principais estruturas destinadas ao caminhar, sofrem com falta de investimento e planejamento: muitas vezes são inexistentes ou têm pavimentação e larguras inadequadas. Em São Paulo, um estudo sobre a situação atual e ações planejadas para calçadas identificou que “quanto maior a quantidade de deslocamentos a pé, menores são as larguras medianas de calçadas” (PIZZOL *et al.*, 2021), com as periferias das zonas Norte e Leste como maiores expoentes dessa inadequação. Nem ao menos há transparência, da parte do poder público, em relação à implementação do Plano Emergencial de Calçadas (PEC) no município, plano que prevê a readequação de calçadas em vias com grande circulação de pedestres. Além de dados públicos insuficientes, genéricos e inconsistentes, há discrepâncias entre aqueles divulgados (maior) e os adquiridos via Lei de Acesso à Informação (menor), que informam sobre serviços entregues entre 2017 e 2020 (CARVALHO, 2021). Pleitear recurso do orçamento municipal destinado à mobilidade é uma tarefa custosa e recorrente realizada por representantes da sociedade civil, uma vez que o recapeamento de vias costuma ser o grande foco - ainda que contrarie a principal política na área (CIDADEAPÉ, 2018).

A escassez de instrumentos e políticas públicas que versam efetivamente sobre o tema mostra algumas das dimensões da mobilidade a pé enquanto questão urbana. Parte desta ideia está relacionada à invisibilização de suas potencialidades na incorporação do planejamento urbano. Foi no início dos anos 2000 que Malatesta (2007) e Yázigi (2000) deram enfoque aos elementos do espaço público que compõem um “sistema pedestre”, com elementos que ampliam a imagem da rua e dos espaços utilizados por pedestres, como passagens e conexões feitas através de escadarias, becos, vielas, largos, passarelas, viadutos, travessias, galerias, calçadas e calçadas. Evidenciar esses elementos espaciais articulados é essencial não apenas para salientar a precariedade e a falta de conexão do ambiente físico caminhável, mas para conceituar o que Malatesta (2018) definiu como “rede da mobilidade a pé”, um sistema de fluxos relevante que se dá por espaços (amplos e complexos) diretamente conectados. É através desta definição que nasce a possibilidade de autonomia para a abordagem; de mudanças nas diretrizes de planejamento do desenho urbano; de produção de políticas públicas e de outras ações específicas.

Recentemente, a escassez de instrumentos e a falta da incorporação da mobilidade a pé no planejamento da cidade foi evidenciada através do conflito espacial provocado pela chegada do sistema de compartilhamento de patinetes e bicicletas em grandes cidades, a partir da disputa provocada com e no espaço de pedestres (SANTORO

et al., 2019). Os conflitos diversos concentrados no espaço da calçada desviaram a atenção para uma discussão que estava posta de forma clara: a necessidade de redistribuição espacial para incorporar todos modos de deslocamento de forma equitativa, adequando e priorizando os modos ativos e coletivos no redesenho urbano. Ao contrário, a chegada dos sistemas compartilhados e *dockless* (sem lugar para estacionamento) promoveram a manutenção do espaço destinado aos carros, de forma com que pouco fosse questionado sobre a hegemonia deste modal no leito viário, além do enfraquecimento da possibilidade de ampliação e regulamentação desses modos complementares ao caminhar.

Outra invisibilidade se dá em relação à identidade dos pedestres, que corpos ocupam os espaços do caminhar. Solnit (2016) afirma que promover a infraestrutura dos espaços caminháveis como atração e estímulo para as pessoas se integrarem à vida urbana através das próprias pernas e transporte coletivo é insuficiente. Para uma mudança eficaz nas diretrizes de planejamento do desenho urbano, de produção de políticas públicas e outras ações específicas, é inevitável repensar – e tirar do anonimato – os corpos que ocupam esses espaços. Villagrán (2003) atenta para a necessidade de promover uma discussão mais atenta às distinções de sujeitos e de suas experiências urbanas menos visíveis durante os deslocamentos. Ambas trazem a dimensão da experiência no caminhar.

Albuquerque (2020) vai além: para a autora, é preciso reconhecer que não há outra forma de garantir o direito à mobilidade que não através de uma investigação feita a partir da escala corporal e seus atravessamentos. Por trás dessas constatações, ressalta-se que as pessoas não se identificam como pedestres (o que todo e qualquer indivíduo é) (CALLEJAS *et al.*, 2020), e isso afasta a pauta da necessidade de acolhimento, inclusão e compartilhamento dos espaços públicos de deslocamento, visíveis na forma como o espaço se apresenta. Inclusive, pelo fato do caminhar ser um modo muito conectado ao espaço urbano, pode apresentar riscos variados ao pedestre, tornando o deslocamento a pé um ato consciente de resistência e luta, além de necessário.

Enquanto outros modais se beneficiam da atuação precisa de organizações da sociedade civil mobilizadas por pautas mais evidentes, como é o caso da bicicleta e do transporte coletivo, a dificuldade de reconhecimento e a falta de unidade das reivindicações de pedestres restringem a mobilidade a pé a pautas dispersas que acabam mobilizadas, especialmente, por organizações de diferentes atuações. Os recortes de reivindicações dentro da própria pauta – com agendas, por exemplo, de acessibilidade universal, segurança viária, mobilidade do cuidado e, mais recentemente, a de crianças – fortalecem discussões independentes - necessárias para o domínio dos temas - mas acabam por fragmentar uma discussão que deve também ser integral. Entretanto, há um avanço coletivo da pauta, para além da própria composição da rede caminhável. A interdisciplinaridade da mobilidade a

pé ganha contornos com a atuação dessas organizações, colocando o caminhar com potencial de mudança espacial e comportamental. É, afinal, esse setor que dá coro às urgências coletivas, manifestando como a cidade, ao limitar o “caminhar, restringe nosso direito de experimentar a nossa volta” (COMO ANDA, 2020, p. 3).

Por isso, discutir como se dá a mobilidade a pé é, também, legitimá-la, na medida em que permite reenquadrar seu papel à circunstância urbana em mutação e superar a impressão de alternativa excludente para propor um ambiente urbano acessível e de qualidade, ao qual todas as pessoas deveriam poder experimentar e viver de forma plena e segura.

1.2 | Mobilidade e transporte: transição de conceitos e termos associados às políticas

Desde o início dos anos 2000, há um esforço para rediscutir o conceito de transporte incorporando o de mobilidade urbana e que busca superar a ideia arraigada de que a ação de deslocamento de bens e pessoas de um ponto ao outro estaria desvinculada da construção de subjetividades, do tecido espacial e das possibilidades de acesso à vida urbana (AMAR, 2011; SHELLER & URRY, 2006).

A expressão “mobilidade” não é nova (KAUFMANN, 2021)³. Todavia, o termo, que é polissêmico, é relativamente recente para os estudos em planejamento urbano, seja como enfoque ou objeto de estudo (SINGH *et al.*, 2017). Para qualquer noção relacionada ao movimento, as investigações recorriam ao termo transporte, o que construiu uma rígida alusão conceitual e teórica e limitou a abertura da discussão sobre o transporte como expressão social. Parte desta limitação esteve na determinação de que apenas meios de deslocamento motorizados tivessem enquadramento como transporte, configurando, por um longo tempo, uma noção dos deslocamentos a pé como meio desvinculado do sistema – e, logo, dos estudos e propostas urbanas.

Kaufmann (2021) identifica, nos Estados Unidos, a origem da “ciência do trânsito”. A necessidade de regulação de fluxos de tráfego motorizados disseminou ferramentas e modelos que vigoram ainda hoje na discussão econômica sobre o transporte, o que garantiu o que chamou de “independência” deste tema na discussão mais ampla dos sistemas de deslocamento.

3 O termo aparece nos dicionários Alemão, Inglês e Francês ainda no século XVIII, foi introduzido como terminologia no campo das ciências sociais apenas nos anos 1920, porquanto levaria longas décadas até apresentar o contexto multifacetado atual, como segue a discussão (KAUFMANN, 2021).

No Brasil, as primeiras aparições que deram luz ao caminhar como meio de deslocamento incorporaram ao “transporte a pé”, nomenclatura oficial, rígidas noções e leituras técnicas focadas, especialmente, na produção (genérica) de uma infraestrutura elaborada por órgãos igualmente técnicos e de atenção ao trânsito (como cursos de engenharia, ANTP, CET-SP e outros). Ainda, o uso do termo configurou uma noção de transporte como sinônimo de deslocamento. Apenas nesta última década cresceram os trabalhos, pelo mundo, com foco na dimensão humana da mobilidade urbana (SPECK, 2016; NACTO, 2018; ANDRADE e LINKE, 2017; WRI, 2017; VILLAGRÁN, 2018).

Precursor, o trabalho de Vasconcellos (2001) desponta no Brasil dos anos 1990 com uma abordagem sociológica do transporte. Para ele, considerando a crise de legitimidade do planejamento de transportes, configurada a partir dos anos sessenta⁴, era necessário acatar todos os tipos de deslocamentos espaciais como caminho para tratar o problema do movimento humano no espaço. Dessa forma, o tradicional enfoque de teor exclusivamente técnico de análise sobre o campo assumiria novos esforços analíticos. Seria privilegiada “a compreensão adequada aos fenômenos ligados aos deslocamentos humanos” (ibid, p. 5), recuperado através de questões individuais.

Nesta abordagem sociológica⁵, alguns avanços em condicionantes sociais e políticas se valem de aspectos mais complexos sobre as viagens, conectadas aos comportamentos coletivos (relações sociais e estruturas de poder). Esta abordagem incorporou a “antropologia do movimento”⁶ para alcançar uma noção mais ampla da mobilidade humana no espaço. A tarefa residia na análise sobre como são transportadas as pessoas, demandadas por uma “análise científica superior” que incluía elementos adicionais de observação para uma visão menos passiva sobre os deslocamentos.

4 Os anos sessenta trouxe, em contexto mundial, uma nova discussão relacionada ao conceito de circulação enquanto estruturação das dinâmicas urbanas através de Ildefonso Cerdà.

5 A estrutura de sua proposta analisa as dimensões da política; agentes; e uma série de variáveis e indicadores - qualitativos e/ou quantitativos - para uma avaliação subjetiva sobre o conjunto. Neste ponto, o seu enfoque sociológico e político do transporte parte de três questões centrais: a distribuição da acessibilidade no espaço; o entendimento de uso da cidade por grupos e classes sociais distintas; e condições relativas à equidade, segurança, conforto, eficiência e custo nos deslocamentos. Tal conjunto deve ser “analisado diante de condicionantes sociais, econômicas e políticas, sendo que o enfoque proposto reconhece a relação íntima de esforço mútuo entre movimento e meios de transporte” (VASCONCELLOS, 2001, p. 27-28).

6 “A ‘antropologia do movimento’ [TARRIUS, 1989] lida com três estágios do movimento humano no espaço, ou os ‘ritmos sociais’: a migração, [...]; a mobilidade residencial da cidade, relacionada aos ciclos da vida familiar e aos condicionantes sociais e econômicos; e a mobilidade diária, relacionada às atividades cotidianas no tempo e no espaço.” (VASCONCELLOS, 2001, p. 24). Segundo o autor, tal antropologia conecta “as práticas das pessoas, classes e agentes econômicos à organização do espaço e dos meios de transporte” (ibid).

Isso pode ser feito por meio da inclusão das práticas e visão dos usuários (Tarrus, 1989) e da criação de uma ligação com o espaço de circulação no qual os movimentos ocorrem. [...]. Portanto, a procura de uma “sociologia do transporte” deve ser feita dentro da perspectiva mais ampla da “sociologia do espaço”, não como um espaço geográfico “natural”, mas como um espaço produzido pelo homem, o “ambiente construído”: o espaço (como design) deve ser considerado como um elemento das forças produtivas da sociedade, um quarto domínio das relações sociais, ao lado da produção, de consumo e da troca (Lefebvre, 1979, apud Gottdiener, 1993: 127) (VASCONCELLOS, 2001, p. 26).

Vasconcellos (2001) concilia abordagens sobre a análise dos processos de produção e reprodução às formas específicas do espaço urbano e do espaço de circulação sem amarrar uma discussão centrada na *experiência* do deslocamento (AMAR, 2011), mas ampliando a visão do transporte e trazendo sua dimensão socioespacial.

Com isso, Vasconcellos (2001) se aproxima dos conceitos mobilidade e acessibilidade, entendendo este último como uma das questões centrais para o reenquadramento conceitual da abordagem tradicional de transporte. Isto porque mobilidade ainda era definida como a habilidade de movimentar-se a partir de condições físicas e econômicas, o que restringe a discussão. De acordo com o autor, políticas de transporte embasadas nessa visão tradicional são limitadas, justamente porque falham em reconhecer por que e como a mobilidade é exercida pelas pessoas. Para a formulação de políticas públicas, é mais útil a definição que concilia esse conceito tradicional ao conceito de acessibilidade enquanto “facilidade de chegar aos destinos”, o que eleva a mobilidade à possibilidade de “satisfazer às necessidades” e “chegar aos destinos desejados” (PORTUGALLI, 1980 apud VASCONCELLOS, 2001, p. 41).

Para Kaufmann (2021), assim como Vasconcellos (2001), é possível analisar as sociedades através dos estudos da mobilidade, sendo necessário compreender as motivações da mobilidade, das quais podem surgir indicadores analíticos sobre a realidade social (incluindo as pressões rítmicas que recaem sobre mulheres e seus papéis sociais).

Os anos 2000 marcam um período de ampliação da abordagem teórica do fenômeno da mobilidade. Ainda no campo da sociologia, o conceito surge como um novo paradigma⁷ (SHELLER & URRY, 2006), multifacetado (AMAR, 2011), no qual a transição da palavra “transporte” para a “mobilidade” é muito significativa. Esta transição é conhecida como “giro da mobilidade” (SHELLER & URRY, 2006). Na perspectiva latino-americana sobre o campo do planejamento e gestão urbana,

7 O novo paradigma das mobilidades sugere um conjunto de perguntas, teorias e metodologias, em vez de uma descrição totalizante ou redutora do mundo contemporâneo (SHELLER & URRY, 2006, p. 210). Trata de uma série de conceitos e temas relacionados com mobilidades de pessoas, objetos, informação, recursos, etc.

Singh et al. (2011, p. 14) apontam que tal giro se apresenta inicialmente mais no âmbito semântico do que teórico e metodológico, influenciado por uma associação da mobilidade como uma noção de transporte mais “humanizado” e sustentável.

De acordo com Amar (2011), o termo “mobilidade”, que era, antes, reservado a sociólogos e médicos, passou a ser utilizado por mídias diversificadas na substituição de noções de circulação, deslocamento e transporte. Começou a despontar nos países europeus substituindo “políticas de transporte” por “políticas de mobilidade”, de forma a reconhecer e integrar outras formas ao conjunto, como a bicicleta e a caminhada. Segundo o autor, em um contexto de “gerenciamento de fluxo”⁸, o termo “transporte” faz referência a fluxos idealmente homogêneos. Mobilidade, por outro lado, teria por referência a singularidade da pessoa e suas atividades, tal qual movimento, escolhas, combinações, entre outros. A mobilidade é configurada como uma experiência em si, derivada da relação com determinantes sociais complexos (AMAR, 2011), e faz emergir aspectos tradicionalmente marginalizados por usuais enfoques instrumentais (SINGH et al., 2017, p. 14).

Amar (2001) diz, ainda, que os termos “transporte” e “mobilidade” não expressam uma oposição, mas uma mudança de ponto de vista: transporte representa uma ferramenta, enquanto mobilidade representa um atributo das pessoas e objetos – assim como também das sociedades⁹ e territórios. Coloca, assim, que a mobilidade deve ser pensada como um fenômeno social – e neste ponto se alinha aos trabalhos de Vasconcellos (2001), que propõe uma sociologia da mobilidade e mapeia suas desigualdades –, que tem em cada indivíduo uma coprodução da cidade, através da determinação de seus percursos. A homogeneidade de leitura que se baseia na clássica relação entre tempo-distância como orientadora da lógica de fluxos do transporte, invisibiliza as escolhas individuais e percepção do tempo que varia de acordo com quem se desloca – lacuna que será suprida nos estudos de intermobilidade de Jirón e Singh (2017).

A mobilidade urbana se aproxima de um direito social ou mesmo um bem público – dos quais Amar (2011) relembra que ninguém deveria ser privado. Assim, a transição entre os termos é ainda mais ampla do que uma simples reformulação conceitual: é uma mudança que afeta seu próprio significado, uma vez que a

⁸ Amar (2011), desenvolve uma definição a partir da noção de transporte com a dualidade gramaticalmente implicada nos termos transportador e transportado, os quais expressam certa passividade. Contudo, entende que o movimento não é um fim em si mesmo, senão um meio que leva de um ponto a outro. Define assim a palavra “deslocamento”: ir de um lugar a outro. Nessa sequência, redefine transporte como “gerenciamento de fluxos”.

⁹ Para o autor, a consciência dessa evolução favoreceu os progressos sociais dos últimos anos, a respeito dos direitos de pessoas com deficiência, especialmente das “pessoas com mobilidade reduzida”.

compreensão deste novo conceito torna-se mais complexa, diversificada, e próxima da construção de subjetividades e diferentes formas de convívio (PINTO & RIBEIRO, 2017).

O termo “mobilidade urbana” foi incorporado à agenda política, em contexto nacional, a partir da construção do Ministério das Cidades, em 2003, com uma Secretaria de Mobilidade Urbana. Além do nome da Secretaria, os materiais didáticos e publicações traziam o termo “mobilidade” com esta compreensão mais holística. Alguns dos materiais explicitavam que pensar a mobilidade não envolvia apenas o trajeto de um ponto a outro, de bens ou pessoas, mas também a relação com o espaço construído e usos no entorno, que se relacionam, de forma dinâmica, com os que estão desempenhando esse deslocamento. A própria experiência da mobilidade vai ganhar força explicativa para os estudos urbanos posteriores.

Em 2001, à época da formulação do Estatuto da Cidade, “transporte urbano” ainda era o termo utilizado para dispor sobre o assunto, substituído por “transporte e mobilidade urbana” apenas em uma revisão¹⁰ realizada anos depois. Expressões como “transporte a pé”, ou ainda, “transporte ativo” são encontradas em contextos de busca por legitimação dentro das políticas de mobilidade urbana. Na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU, 2012), o deslocamento a pé é considerado como “transporte não motorizado”¹¹ – um termo contraditório, que se opõe ao “motorizado” sem deixar de usar o termo, dentro de uma política que traz o modo a pé como prioritário dentro desta cadeia. Parecem surgir novas nomenclaturas e conceitos, mas há permanências nas formas de abordar a mobilidade a partir do modo rodoviário ou do que não é rodoviário.

Se a transição entre os termos “transporte” para “mobilidade” revelam, afinal, uma mudança epistemológica fundamental que abre a possibilidade de incorporar uma visão integral sobre impactos e o comportamento humano durante o deslocar, a visão por trás de “não motorizado”, como é sustentado pela PNMU, e “ativo”, como é usado por profissionais e ativistas desse campo de estudo e atuação, de acordo com Lemos (2021)¹², traz outras revelações. “Não motorizado” expressa

10 O Estatuto da Cidade, Lei nº10.257 de 10 de julho de 2001 teria seu inciso IV do Art. 3º revisado pela Lei nº13.146, de 2015: “IV - instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público”. Já na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui Política Nacional de Mobilidade Urbana, traria a definição de mobilidade urbana, no inciso II do Art. 4º, como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”.

11 A PNMU traz a definição do termo no inciso V do Art. 4º: “modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal” (BRASIL, 2012).

12 Durante a banca de defesa do presente trabalho, a pesquisadora convidada Letícia Lindenberg Lemos, que possui trajetória representativa nos estudos de mobilidade, pontuou sobre a significativa mudança de linguagem (modos ativos), contribuindo com reflexões sobre tal construção de linguagem como um outro “giro”, conectado com uma visão e incidência de profissionais sobre o

uma contraposição associada ao modelo de referência ainda em vigor, também chamado de “carrocracia”, que sustenta o imaginário do veículo individual como modelo hegemônico (enquanto os demais seriam os “não-modelos”). Ao proporem o uso do termo “ativos” para todos os modos que se utilizam da força humana para sua realização, há uma conexão política com o contexto em que este modal está colocado no cotidiano, sob diferentes dimensões.

Por um lado, o termo pode ser relacionado com a necessidade de que indivíduos se coloquem em movimento para se deslocar, de se fazer ativo para “sair do lugar” – e que amarra as possibilidades individuais de desempenhar o deslocamento tanto quanto as condições postas por essa infraestrutura. Há um outro, conectado com contextos de luta, que transparece a demanda ativa de incidência política em prol destes modais pouco legitimados, como visto no tópico anterior. Interessa especialmente este trabalho uma leitura adicional, que diz sobre as necessidades e questões implícitas ao colocar o corpo no espaço, que extravasa o âmbito físico e tem questões atreladas ao contexto socioespacial local, pouco abordadas nas literaturas convencionais: as implicações psicológicas. Aqui, o uso do termo vai evidenciar como as mulheres estão constantemente ativas (e exaustas!) em seus deslocamentos, independente do modo adotado, pois somam uma carga mental relacionada às escolhas e estratégias tomadas para seus deslocamentos, muitas vezes também realizados em formas encadeadas e em combinação. Em especial, durante os deslocamentos nos quais o corpo fica completamente exposto ao ambiente urbano, como é com a mobilidade a pé, pois demanda ainda uma atenção constante e específica que recai à elas. Deste modo, reforçar o termo “ativo” é tão imprescindível para a evolução do debate apresentado.

Em linhas gerais, a mobilidade a pé, desde sua dimensão política no debate, pode ser compreendida como uma das *formas* de deslocamento dentro dessas noções cada vez mais amplas do conceito de mobilidade, que dizem respeito à construção e entendimento social e à experiência.

1.3 | A mobilidade a pé na agenda da sustentabilidade

Os estudos sobre a mobilidade a pé passaram a ter mais expressão a partir da pauta climática, que surge como resposta às problemáticas ambientais resultadas do modelo de desenvolvimento pós-industrial, pautada internacionalmente desde dos anos 1970. A agenda da mobilidade sustentável tem raízes nas discussões do Relatório Nosso Futuro Comum, também conhecido como Relatório Brundtland, de

tema, articulado aqui, ainda, com a perspectiva de gênero.

1987, que projeta no cenário internacional o termo “desenvolvimento sustentável” (RELATÓRIO DE BRUNDTLAND apud ONU, 2020a) posteriormente transportado para a ideia de “transporte sustentável”, uma vez que neste momento ainda não usavam “mobilidade”.

A Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, de 1992, envolveu a criação da Agenda 21, um amplo programa que visava “garantir as necessidades do presente sem comprometer aquelas do futuro” (SILVA, 2019, p. 3), direcionando proteção e renovação ao meio ambiente, considerando seu iminente esgotamento. Junto à Conferência se deu a Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC, em inglês), de 1992, que estabeleceria compromissos e metas obrigatórias a todos os países (ONU, 2020a; 2020b) na direção de construir um acordo global na redução dos gases atmosféricos de GEE, como medida para não comprometimento maior do sistema climático (ONU, 2020a; 2020b; SILVA, 2019). Este seria tratado no Acordo de Paris, em 2015, após 23 anos de negociações, com metas definidas por cada nação. Assim, o empenho empregado pela agenda de políticas em torno das mudanças climáticas atuaria como catalisador da agenda ampla de desenvolvimento sustentável (TORNQUIST e CRUZ, 2017), onde transporte seria um elemento central.

Em 2010 o Instituto Espacial Goddard, da Nasa, publicou um estudo inédito apontando que as emissões de carbono do transporte rodoviário, via poluição do ar, cresciam em ritmo mais acelerado do que o carbono emitido pela geração de energia, potencialmente tornando-se principal emissor de carbono em escala global em 2020 (TSAY, 2017). A pesquisa confrontou a hipótese colocada pela política de mudança climática de que a redução do consumo de energia e aumento da eficiência energética seriam suficientes na corrida contra o aquecimento global (BANCO MUNDIAL, 2003). E recomendavam mudanças em relação ao uso do petróleo, mas também comportamentais que “poderiam resultar de um melhor uso do solo urbano e do planejamento de transporte – incluindo caminhar” (TSAY, 2017, p. 34).

O conjunto de medidas organizadas em prol do desenvolvimento sustentável abriria discussões, então, para o chamado *transporte sustentável*, debate projetado desde fins da década de 1980. De acordo com Silva (2019), o conceito ganharia força a partir dos resultados da Conferência Towards Sustainable Transportation, que aconteceu no âmbito da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico, em 1996, organizada “em resposta a preocupações sobre as barreiras que as tendências das atividades de transporte representavam para o desenvolvimento sustentável” (BANISTER, 2008 apud SILVA, 2019, p. 6). O evento

[...] buscou delinear que tipos de políticas deveriam ser adotadas pelos governos nacionais a fim de promover a transição para um modelo de transporte considerado sustentável. Lançava-se aí princípios e estratégias de ação a serem perseguidos pelos países no sentido de desenvolver sistemas de transportes ambientalmente seguros, socialmente justos e economicamente viáveis (OECD, 1996, p. 36 apud SILVA, 2019, p. 2).

O conceito de transporte sustentável envolveria “integrar todas as características desejáveis do desenvolvimento às atividades de transporte, para minimizar as externalidades negativas e aproveitar as positivas, permitindo uma contribuição efetiva ao desenvolvimento integral e sustentável” (TORNQUIST e CRUZ, 2017, p. 189, tradução nossa). Também pode ser definido como resultado do processo de planejamento setorial, promovendo um ambiente saudável, com melhoria na qualidade de vida e social, bem como acesso equitativo a bens e serviços. Desse modo, a concepção do transporte sustentável torna-se uma condição para melhorar “não apenas a competitividade, mas também a qualidade de vida de seus cidadãos e a eficiência do serviço de transporte” (ibid, p. 191), adotada por diversos países.

No contexto sustentável, para aproximar a relação entre o uso do solo e o transporte é necessário um paradigma alternativo. Banister (2008, apud SILVA, 2019, p. 6) comenta a importância do equilíbrio entre as dimensões física e social da cidade, reduzindo a necessidade de deslocamentos e incentivando mudanças de comportamentos que privilegiam a adoção dos modos “não-motorizados”.

No Brasil, os primeiros avanços normativos em alinhamento com as discussões que tomavam o cenário internacional surgiram com a Política Nacional sobre Mudança do Clima¹³. Nela, apesar do setor de transporte motorizado ter grande destaque, também é citado o incentivo aos transportes coletivos e não motorizados em substituição aos tradicionais e problemáticos transportes motorizados individuais. Ainda no âmbito federal, o transporte sustentável teve diretrizes orientadas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana¹⁴, em 2012. A Lei usa o termo “modos não-motorizados” para descrever “modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal” (BRASIL, 2012) - também conhecida por mobilidade ativa (a pé e bicicleta, e outros mais novos, como os patinetes)- e, junto com os serviços de transporte público, teriam prioridade sobre os demais. O termo mobilidade ativa tem uso mais comum através de organizações da sociedade civil, pois tem maior relação com a noção da dimensão humana nas cidades, além de tirar o foco do “motor” da discussão.

A relevância do transporte sustentável construído como conceito ao longo dos debates e acordos internacionais ganhou novo destaque com a definição dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS-ONU), uma ampliação e revisão

¹³ Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009.

¹⁴ Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

dos Objetivos do Milênio, cuja agenda trouxe 17 objetivos e 169 metas para nortear ações globais em um horizonte de 15 anos (2015-2030), visando a erradicação da pobreza, proteção do meio ambiente e bem-estar, e ainda de enfrentamento às mudanças climáticas, de forma equilibrada e integrada. O objetivo 11, sobre “Cidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis” tem por meta promover

sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos (ONU, 2015).

A revalorização da caminhada como meio de deslocamento sustentável na cidade ganha fôlego nesse contexto. O desenvolvimento urbano sustentável tem dado destaque aos espaços públicos, entendidos como espaços necessários na composição de medidas organizadas. “O ambiente físico público associado a uma vida mais voltada para a rua, fora das casas e edifícios, se tornou parte dos principais debates sobre áreas urbanas saudáveis” (TSAY, 2017, p. 39).

A cidade sustentável se apóia em argumentos múltiplos que nos permitem entender a importância dos espaços para pedestres, considerando uma “virtude” ter “espaços livres de veículos para melhorar a qualidade de vida das pessoas, trazendo ar limpo e vida às ruas, tornando-as mais saudáveis” (VIVANCO, 2018, p. 26). A promoção da mobilidade verde, como também é conhecida, propicia a cidade sustentável desafiada nas últimas décadas: além de trazer benefícios para a economia, preservação do meio ambiente, saúde – da cidade e das pessoas –, traz vitalidade aos espaços urbanos.

Estudos e atividades ligados à mobilidade ativa se tornaram mais frequentes dentro do contexto de combate à crise climática global e, ainda mais recentemente, outras discussões poderão envolver também novas modalidades e dilemas sobre a sustentabilidade urbana, a partir da “microacessibilidade”¹⁵ compartilhada, como patinetes elétricos e bicicletas, skates, patins, monociclos elétricos e outros.

15 Os termos “microacessibilidade” e “micromobilidade” (este último cunhado pelo empresário estadunidense Horace Dediu em 2017), usados cada vez mais nas discussões sobre modais desempenhados pela propulsão humana, vêm sendo vistos como problemáticos por ativistas e pesquisadores na área. Isto porque o prefixo “micro” pode estar relacionado à comparação com o porte dos veículos motorizados (em especial, carros), subordinando o caminhar, a bicicleta, patinetes e afins ao carro, mais uma vez (PEREIRA, 2021). Além de ocultar a possibilidade desses modais cumprirem o deslocamento de grandes distâncias, reduzindo-os apenas às possibilidades de deslocamentos associados à outros modais complementares.

1.4 | A universalização do pensamento sobre o caminhar

Muitos estudos sobre mobilidade urbana que trazem aspectos mais humanizados e focados na resiliência urbana¹⁶ inspiram-se nos trabalhos escritos por Jane Jacobs ([1961] 2011) e Jan Gehl. São trabalhos que representam uma inovação crítica para as mudanças que aconteceram nas cidades – assumindo que há espaços antissociais e pouco atraentes para o caminhar, zonas não transitáveis (SPECK, 2016), embora tratem os desafios da mobilidade de forma universal, propondo um planejamento neutro ou que considera “pessoas” de forma homogênea, sem considerar que há distintos grupos sociais.

O trabalho icônico e pioneiro da ativista e jornalista Jane Jacobs ([1961] 2011) já denunciava os limites do desenho modernista nas cidades estadunidenses, pelas noções de recuperação nas escalas praticadas. Através da observação cotidiana das dinâmicas de interação da sua comunidade nas ruas, a diversidade de usos do solo aparece como uma questão fundamental na vitalidade urbana requerida, tal como a necessidade de quadras curtas. Seus trabalhos oferecem uma leitura da calçada como espaço público por excelência (TAVOLARI, 2019, p. 16) que, longe de detalhar a multiplicidade de interações, revela mais sobre o papel do ambiente físico das calçadas e seus impactos na vida urbana sem limitar a discussão a receitas específicas.

Já Gehl (2015) e Speck (2016) desenvolveram teorias sobre a necessidade de realizar desenhos urbanos para cidades caminháveis em trabalhos que ganharam repercussão mundial, sob o contexto específico de países do Norte global. Apesar da escala humana acionar medidas e necessidades generalizáveis para quaisquer contextos urbanos, estes por vezes perpetuam padrões uniformes ou noções estereotipadas, neutralizando algumas questões e pontos de vista situados, o que exige um esforço crítico de leitura.

O arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Gehl ficou mundialmente conhecido pela defesa de projetos que buscavam melhorar a qualidade de vida urbana através da reorientação do planejamento urbano em benefício de pedestres e ciclistas, defendendo a valorização e ocupação do espaço público urbano. É talvez o maior expoente a discorrer sobre as fundamentais questões de qualidade de vida nas cidades e dinâmicas que favorecem a vitalidade urbana. Reforça “a função social

16 “A resiliência foca não apenas na forma como os indivíduos, comunidades e negócios agem face aos diversos impactos e pressões, como também na forma que eles identificam oportunidades para um desenvolvimento transformacional. Nesse sentido, a resiliência é tanto uma qualidade do desenvolvimento urbano sustentável quanto um estímulo ao próprio desenvolvimento. Em nível municipal, a resiliência reconhece a área urbana como um dinâmico e complexo sistema que precisa, continuamente, se adaptar a vários desafios, de forma integrada e global” (ONU-Habitat, 2015).

do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta” (2015, p. 06). Em seus trabalhos, que levam sempre como pano de fundo essa dimensão humana no planejamento urbano, Gehl sugere uma definição vem sendo incessantemente explorada ao longo dos anos através de uma singular tese, a de “cidades para pessoas”¹⁷.

A conceituação, ampla, surge de uma provocação feita nos anos iniciais de sua carreira, com início na década de 1960, e alimentada ao longo dos anos por sua parceira, a psicóloga Ingrid Mundt: o desconhecimento, por profissionais urbanistas e sociólogos, sobre os efeitos e interação entre o ambiente urbano e a dinâmica das pessoas. A inadequação da escala e da paisagem, que geralmente simboliza uma desconexão das pessoas com a rua, guiam suas reflexões, além da observação de situações urbanas em diversas cidades do mundo. A partir daí, estabelece um conjunto de parâmetros, sistematizados em tópicos que organizam diretrizes para “cidades mais vivas, mais seguras, sustentáveis e saudáveis”, citados como essenciais para o “planejamento bem-sucedido” (GEHL, 2015, p. XV). Parte do raciocínio de que a dimensão humana é um ponto de partida universal para enfrentar os desafios urbanos (ibid, p. 229), respeitando a escala humana, mas sem observar as diferenças sociais. Há uma visão biológica desta perspectiva, importante, que entra em sua tese, mas que obscurece aspectos mais profundos de questões sociais e humanas. A tradução para outros contextos urbanos e sociais, como por exemplo, o do Brasil, desafia sua tese universalista.

Os pontos centrais são respeito pelas pessoas, dignidade, entusiasmo pela vida e pela cidade como lugar de encontro. Nesses quesitos, não existem grandes diferenças entre os sonhos e desejos das pessoas nas várias partes do mundo. Os métodos para tratar essas questões também são surpreendentemente similares, porque **tudo se resume às pessoas, que têm os mesmos pontos básicos de partida. Todas as pessoas têm em comum os aparelhos locomotor e sensorial, opções de movimento e padrões básicos de comportamento.** [...]. (GEHL, 2015, p. 229, grifo nosso).

Sob a mesma perspectiva generalista voltada ao ambiente físico, Speck (2016) vai desenvolver uma “teoria geral da caminhabilidade” elencando condições espaciais para uma adequação dos espaços urbanos para a mobilidade a pé. Defensor do *New Urbanism*¹⁸ e de cidades mais caminháveis, o urbanista estadunidense tornou-

17 Também título de seu livro, *Cities for People* (2010), que percorreu o mundo em variadas traduções, e teve sua primeira edição lançada ao Brasil em 2013.

18 O *New Urbanism* (em português, “novo urbanismo”) é um conceito que surgiu nos Estados Unidos na década de 1980, com o objetivo de adensar e diversificar usos nos subúrbios norte-americanos, que gerou uma série de propostas de desenho urbano, inclusive incorporando princípios do *Transit Oriented Development* (em português, *Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável - DOTs*).

se referência na área através do livro que desenvolve a tese de que a qualidade dos espaços públicos das ruas são fundamentais para a presença de pedestres e que esses, são essenciais para a reativação social e econômica desses espaços. O sucesso de Cidade Caminhável¹⁹ traz parâmetros fundamentais sobre a noção do ambiente caminhável enquanto métrica que amplia possibilidades para o andar na cidade, baseados no contexto norte-americano. A caminhabilidade é interpretada como uma *medida* útil (ibid, p. 14) que – além de ser um meio e um fim, na medida em que contribui para a vitalidade urbana – é o principal indicador dessa vitalidade. Quando “adequada”, pode garantir uma cidade mais habitável e “bem-sucedida”.

Speck (2016, p. 21) observa que não bastam espaços bonitos e seguros para encorajar as caminhadas, é preciso atentar para quais condições atraem o pedestre. Propõe, então, uma Teoria Geral da Caminhabilidade: “para ser adequada, uma caminhada precisa atender a quatro condições principais: ser proveitosa, segura, confortável, interessante. Cada uma delas é essencial, mas não é suficiente quando isolada” (ibid, p. 20). As condições que apresenta são um conjunto de atributos mínimos do espaço físico para qualificar e estimular uma mudança de comportamento em relação aos deslocamentos em 10 passos. Defende uma “triagem urbana” nas ruas que devem receber tais cuidados, preferencialmente localizadas na região central. Para ele, é desejável que cidades apresentem uma impressão caminhável, mesmo que apenas em uma pequena rede, como forma de impulsionar a mudança maior (ibid, p, 220).

Embora defenda esta visão como estratégica, traz um conflituoso posicionamento no entendimento entre as condições espaciais consideradas mínimas para circulação e seu impacto na caminhabilidade. Entende que o ambiente não é necessariamente responsável por estimular a presença de pessoas caminhando - e isto pode estar relacionado a simples necessidade de ter que (do que escolher) caminhar, ou ao contexto nuclear de uma cidade mais turística, por exemplo. Isto não desarticula os potenciais impactos negativos do ambiente que recaem nos indivíduos de formas distintas e podem precarizar a prática, item que fica ausente em sua discussão.

[...] o desenho das calçadas não tem quase nada a ver com segurança de pedestres. Os defensores dos pedestres sempre brigam por calçadas mais largas, mas isso é irrelevante. Algumas das cidades mais caminháveis têm algumas das calçadas mais estreitas (SPECK, op. cit., p.165).

O autor traz uma importante contribuição ao raciocínio sobre os atributos do desenho urbano, além de esforços em situar a mobilidade sustentável no centro da recuperação da vitalidade urbana, o que provoca o interesse no desenvolvimento

19 O original, “Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time” (2012), foi o livro de planejamento urbano mais vendido nos Estados Unidos em 2013 e 2014. No Brasil, chega traduzido em 2016.

de análises e métricas específicas, relacionadas ao ambiente físico (BID & MDR, 2020), que passam a integrar algumas “necessidades urbanas” avaliadas através de indicadores específicos.

1.5 | Conceitos de caminhabilidade e acessibilidade

A evolução conceitual em torno do caminhar foi acompanhada da incorporação de uma polissemia específica que se desdobra em termos usualmente aplicados como sinônimos, mas de caráter bem específicos. São noções de caminhabilidade e acessibilidade, indispensáveis na investigação sobre as desigualdades capazes de limitar ou restringir a mobilidade a pé. São perspectivas que se aproximam da ótica da mobilidade justa²⁰, fundamentada nos desafios dos deslocamentos cotidianos nas cidades que passam pelo direito ao livre deslocamento em adequadas condições espaciais e ambientais (VELÁZQUEZ, 2017).

O primeiro conceito, *caminhabilidade*, refere-se aos estudos que avaliam a medida em que esses deslocamentos são realizados, ou o quão “caminhável” é um determinado local, elencado a partir de alguns “indicadores”. Repensar a mobilidade a pé é um novo esforço resultado dos processos de urbanização pelas quais as cidades de todo mundo passaram, onde seus espaços gradualmente foram suprimidos. A palavra “Caminhabilidade” não existia vinte anos atrás. Tornamos a caminhada tão antinatural que tivemos que reinventar uma palavra para descrever o que estávamos perdendo” (BURDEN apud ARUP, 2016, p. 28).

O termo surge nos anos 1990 através do trabalho pioneiro do canadense Bradshaw. No termo original, em inglês, *walkability*²¹ trata de “definir atributos, no ambiente construído, convidativos ao caminhar, tais como acessibilidade, conforto ambiental, atratividade de usos, permeabilidade do tecido urbano, entre outros” (ANDRADE e LINKE, 2017, p. 6), é “compreendido como métrica para avaliar a qualidade do ambiente construído para pedestres” (GIANNOTTI *et al.*, 2017).

20 Novo debate iniciado por Mimi Sheller (2014), retomando e transformando o conceito de direito à mobilidade em mobilidade justa (VELÁZQUEZ, 2017, p. 70). Segundo o autor que a cita, o novo giro enfatiza a mobilidade diferencial, assume quais formas e modos de mobilidade das pessoas se inter-relacionam, e argumenta que indivíduos e grupos sociais têm diferentes capacidades e potenciais de mobilidade.

21 Chris Bradshaw, ativista do direito dos pedestres, desenvolveu índice de 10 categorias para mensurar e valorizar a caminhabilidade das ruas do bairro onde morava em Ottawa, Canadá. Inicialmente, foi desenvolvido como um índice para auxiliar o cálculo dos impostos a ser cobrado em cada bairro para financiar obras para o tráfego motorizado. É baseado em entrevistas, com características quantitativas e qualitativas. Serviu como base para alguns índices brasileiros.

Em linhas gerais, a caminhabilidade pode ser definida como um conjunto de características do ambiente urbano que mensura a facilidade e predisposição das pessoas a se deslocarem a pé em determinados locais da cidade (ANDRADE e LINKE, 2017; ITDP, 2018). As qualidades necessárias na infraestrutura para esses deslocamentos envolvem mais do que a atenção específica com as calçadas, usualmente o elemento mais discutido quando se aborda o tema. Trazem observações entre a relação da qualidade espacial e as características desses deslocamentos, com objetivo de justificar intervenções que favoreçam a mobilidade a pé.

As variáveis observadas pelos estudos de caminhabilidade buscam identificar adequações nas cidades para criação de uma rede articulada e integrada aos demais meios de circulação. Adkinis *et al.* (apud NETTO e VARGAS, 2017, p. 197), afirmam que “o sucesso de uma área em termos de caminhabilidade não deve ser medido apenas pela quantidade total de viagens a pé, mas também pela qualidade da experiência do pedestre”. A valorização dos espaços caminháveis envolve conexão com centros adensados, variedade de serviços, áreas de lazer e convivência.

Os estudos sobre a mobilidade a pé, que se desdobram em aplicação de índices e indicadores variados, buscam justificar a necessidade de políticas públicas específicas para adequação e fiscalização desses espaços. São recorrentes as referências aos índices de caminhabilidade de Bradshaw²² (1993) e de qualidade de calçadas, o IQC, de Ferreira e Sanches²³ (2001). A segunda versão do índice de caminhabilidade do ITDP, iCam 2.0²⁴, foi lançada em 2018 e é usada como referência para diversos trabalhos nacionais (ANDRADE e LINKE, 2017). Alguns índices muitas vezes são aplicados como dado complementar a outras bases de pesquisas, como é o caso do índice de atratividade desenvolvido por Cruz *et al.* (2015), que foi usado como base para a pesquisa de Giannotti *et al.* (2017) como se verá no próximo item, considerando dois grupos de atributos (ou fatores) para análise: as características espaciais da calçada e a qualidade do entorno.

Para ter aferições menos genéricas do que é hoje entendido como “cidade caminhável” ou “bairro caminhável”, seria necessário reconhecer as características diferentes dos ambientes caminháveis da cidade, além de considerar atributos que se aproximem dos aspectos da experiência de pedestres, para além dos aspectos físicos destes espaços na cidade (NETTO e VARGAS, 2017, p. 195).

22 Já citado como pioneiro nesse campo, desenvolveu o índice que avalia a caminhabilidade através de 4 características: pedestres e o ambiente físico; atrativos e serviços próximos; ambiente natural e as condições externas e cultura local e relações sociais.

23 A metodologia, adaptada por Keppe Junior (2007), analisa a qualidade das calçadas e travessias de ruas urbanas e propõe uma avaliação final através de um índice de avaliação de nível de serviço.

24 “A versão 2.0 do iCam é composta por 15 indicadores agrupados em seis diferentes categorias. Cada uma delas incorpora uma dimensão da experiência do caminhar” (ITDP, 2018, p. 13).

As condições das calçadas e travessias são fundamentais para estimular pessoas a caminharem pela cidade, ainda que não sejam determinantes. A simples existência de infraestrutura pode se mostrar insuficiente para que as condições de caminhabilidade possam ser consideradas satisfatórias. Seus índices avaliam as condições do espaço urbano em um amplo conjunto de atributos e aspectos que permitem a construção de uma visão técnica e encaminhamentos necessários sobre o que pode ser possível melhorar no espaço físico urbano. É o que diferencia a caminhabilidade da simples presença de pedestres caminhando no espaço urbano.

Dentro dessa perspectiva, a acessibilidade é considerada um dos mais conhecidos atributos dessa métrica. E, enquanto atributo da caminhabilidade, o termo está relacionado diretamente à acessibilidade universal, ou seja, às condições que garantem, espacialmente, que a circulação seja livre de barreiras físicas para todas as pessoas. Ou, conforme diz Rodrigues (2017, p. 119), “é uma propriedade relacionada às facilidades que possibilitam autonomia, relativa rapidez e, principalmente, segurança nos deslocamentos desejados”²⁵.

Mas este termo também diz respeito a uma outra abordagem, muito confundida com o termo da acessibilidade universal. A acessibilidade trata da facilidade de indivíduos em se deslocarem pela cidade para acessar todas as oportunidades urbanas, para atividades que necessitem ou desejem realizar. Numa concepção inicial, a análise sobre acessibilidade evidencia desigualdades, uma vez que trata do potencial em acessar determinados serviços articulados em função de elementos como a

proximidade (distância), a conectividade (eficiência da rede de transportes) e as características individuais ou do ambiente cultural como as restrições de mobilidade, necessidade de encadeamento de viagens, violência de gênero, restrições religiosas e outras limitações capazes de ampliar ou restringir o acesso (ITDP, 2020).

O termo, que tampouco é novo²⁶, é ainda usualmente tratado com um outro sinônimo para mobilidade, e não como uma qualidade desta. Na perspectiva proposta pelo ITDP (2020) e IPEA (2020), que deriva da literatura internacional, esta noção está constituída sob uma argumentação relacionada ao tempo desprendido para acessar um determinado serviço ou local, com propostas traduzidas na ampliação da frequência de transportes coletivos, quando impossibilitado o cenário ideal de completa redução de distância entre pessoas e equipamentos.

25 “Esse conceito pode ser complementado pela noção de acessibilidade universal, em ressalva à associação restrita que geralmente se faz do termo aos elementos da infraestrutura para a locomoção apenas de pessoas com deficiência. Nesta perspectiva, caminhabilidade e acessibilidade, como dimensões da vida urbana, são indissociáveis” (RODRIGUES, 2017, p. 119)

26 Passou a ser aplicado ainda na década de 1960. Formulada pelo sueco Torsten Hägerstrand, deriva do relacionamento com o transporte, em estudos que passam a olhar para as relações entre tempo e espaço (ITDP, 2020).

Nessa lógica, a igualdade de oportunidades, proposta através de melhores condições de acesso para todos os habitantes, considerando acesso não apenas como proximidade, custo e tempo deve considerar a perspectiva múltipla desses sujeitos. Aqui, ganha relevo a discussão sobre direito à mobilidade, derivado do direito à cidade, e a possibilidade de estar excluído da mobilidade, por diversos fatores. Determinados marcadores sociais fruto das diferentes formas de opressão estruturais vividas pelos corpos que deslocam – como renda, raça, gênero, idade, condição familiar, condição física, entre outros – estruturam desigualdades na mobilidade urbana, exigindo que esta não seja mais lida e proposta sob uma pretensa neutralidade inexistente.

Essa concepção de acessibilidade, relacionada ao direito de acesso à cidade a partir das características de sujeitos, abre a possibilidade de incorporação do gênero como categoria que permite ler as desigualdades na mobilidade urbana, reconhecendo que esta categoria ajuda a compreender as relações sociais e de poder na sociedade, refletindo-se em como determinados gêneros vivem a cidade de forma diferente de outros.

1.6 | A qualidade do ambiente construído para a mobilidade e gênero

Como descrito anteriormente, a qualidade do ambiente construído tem sido investigada a partir de metodologias inspiradas na avaliação de aspectos variados dos ambientes, medidas através de indicadores (ITDP, 2018; SAMPAPÉ!, s/d). Pesquisas mais recentes buscam analisar a relação desses índices de qualidade do ambiente construído em função do comportamento do pedestre, as características dos deslocamentos, buscando apontar intervenções que favoreçam ou melhorem a qualidade da mobilidade a pé, sob o argumento de que o impacto da qualificação das calçadas e espaços do entorno influenciaria diretamente na densidade de uso desses espaços pelos pedestres (GIANNOTTI *et al.*, 2017, p. 130).

Alguns dos principais atributos (ou categorias) avaliados nessas pesquisas costumam observar: atratividade, calçada, segurança viária, segurança pública, conectividade, sinalização, entre outros (GIANNOTTI *et al.*, 2017; ITDP, 2018; SAMPAPÉ, 2019). Estes atributos correspondem a grupos de indicadores – estes sim, mensurados e devem ser relevantes para a avaliação do que se pretende avaliar. Podem ser compostos por temas relacionados: para a calçada, por exemplo, indicadores como largura da calçada e pavimentação podem ser avaliados (ITDP, 2018).

Enfoques específicos e sua relação com o espaço começam a ser mensurados a partir da criação de indicadores²⁷ – relativos à escala do bairro, ao envelhecimento da população, aos portadores de deficiência e, inclusive diferenciando gênero de forma binária (mulheres e homens) (GIANNOTTI *et al.*, 2017).

Giannotti *et al.* (2017) desenvolveram uma métrica, a partir do Índice de Atratividade (IA)²⁸ dos deslocamentos a pé, aplicada para trechos da cidade de São Paulo, composta por oito fatores: quatro referentes a características físicas das calçadas (existência, largura, continuidade e qualidade do pavimento) e outros quatro referentes a aspectos do entorno do pedestre (cobertura vegetal, sinalização, fachada ativa e largura do leito carroçável). Estes componentes foram avaliados em 232 quilômetros de ruas de oito zonas OD. Críticos aos estudos que universalizam os resultados, considerando que os padrões de mobilidade masculinos e femininos estão relacionados aos papéis sociais desempenhados por cada um na sociedade, fizeram questionários aplicados a profissionais atuantes em mobilidade urbana, mulheres e homens, que vão determinar pesos diferentes para determinados componentes. Por exemplo, ambos os gêneros dão relevância à fachada ativa, ainda que para mulheres, a existência destas é mais importante que para homens; mulheres priorizam ruas estreitas com menos faixas para veículos motorizados que homens; homens valorizam mais calçadas contínuas em que se pode transitar sem fazer grandes desvios (GIANNOTTI *et al.*, 2017, p. 135).

A metodologia adotada buscou indicar as diferenças entre gêneros na percepção do espaço da rua e do ambiente construído. Mesmo com limitações constatadas pelos autores, o IA apontou diferenças de resultados entre os gêneros que sinalizam outras atenções necessárias com o ambiente construído. Políticas relacionadas a espaços caminháveis costumam priorizar a largura das faixas, mas raramente estão relacionados com intervenções em outras categorias, quais resultados morfológicos influenciam em presenças, usos e experiências dos mais variados tipos de pedestres.

Esta abordagem é um exemplo das que propõem novas perspectivas dentro da pesquisa em caminhabilidade, que observam o espaço de formas menos generalistas.

27 Ver diversos artigos em ANDRADE e LINKE (2017).

28 Citada no item anterior e desenvolvida por: Cruz D. A. *et al.* **Estruturação dos caminhos de pedestres.** (Monografia de Graduação.) Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2015.

1.7 | O giro da mobilidade nos estudos do caminhar: a experiência como abordagem

Desde o recente “giro da mobilidade” (Sheller & Urry, 2006), as formas de pesquisar a mobilidade a partir de uma mudança não apenas semântica, senão ontológica e epistemológica, vem se aproximando do campo dos estudos sobre planejamento urbano, propondo novas perspectivas que encontram na observação das experiências subjetivas dos sujeitos sociais, uma forma de compreender o espaço.

Pesquisadoras contemporâneas – Solnit (2016), Villagrán (2012) e Jirón (2012) –, e trabalhos específicos sobre mobilidade por bicicleta com enfoque em gênero (HARKOT, 2018), abordam as subjetividades envolvidas nas experiências individuais vivenciadas durante os deslocamentos, e chamam atenção para os desafios “ocultos” que configuram o caminhar cotidiano nas cidades, que envolvem escolhas e estratégias adotadas para determinados corpos viverem o espaço público. Estas autoras, a partir de diferentes perspectivas – histórica, cultural, poética; e discussões empíricas de contexto latino-americana – mostram que a experiência da mobilidade revela obstáculos, restrições e facilidades variadas quando observadas a partir da perspectiva de gênero interseccional.

Solnit ([2006] 2016), autora estadunidense, transita por fontes variadas para fazer uma biografia do andar, em seus amplos aspectos, em um tratado que evidencia as múltiplas potências do caminhar, comprometido com sua reincorporação para desaceleração da vida cotidiana, além de reflexões sobre os efeitos espaciais que se revelam opressões vividas no transitar pela cidade pelas mulheres. Segundo a autora, o andar a pé – que moldou caminhos, estradas, cidades, parques e tantos mais –, atualmente mal encontra seu espaço nos projetos, redesenhados para acomodar elementos como grades e ruas sem calçadas (SOLNIT, 2016). Um distanciamento do corpo lido como meio de deslocamento adequado nas cidades aconteceu com o “desaparecimento” do espaço público, efeitos da industrialização e tecnologia – e com a paulatina dominação masculina sobre o espaço público.

Para ela, a própria lógica de movimento sob os pés, que impulsiona a mente a outros movimentos, constrói planos individuais de observações, e o caminhar pode ser um ato universal e ainda revelar significados muito pessoais e únicos para cada pessoa. A experiência surge, então, do momento em que o ambiente espacial ganha *importância* (ibid, p. 147). Interações com a materialidade e condições da estrutura espacial (passarela para travessia sobre uma via, transporte público ineficiente), além da identidade cultural e social de cada sujeito (gênero, idade, raça, classe, situação familiar, etc), afetam as decisões de deslocamentos. Juntos, moldam as tais experiências que querem ser compreendidas, em um processo metodológico

de investigação que tem sido pautado especialmente pela geografia feminista, que quer compreender a experiência cotidiana corporificada de mulheres (VILLAGRÁN, 2018).

Outro ponto crucial apresentado por Solnit (2016) é sobre a imagem da mulher que andava pela cidade como um ícone que violava uma série de convenções sociais. Isto porque as ruas representavam uma antítese dos espaços idílicos criados para passeios públicos – segregados de acordo com a classe e desconectados da dinâmica cotidiana – ou lhes eram proibidas. Ao conectar o caminhar como o começo da cidadania e, por consequência, da participação na vida pública, Solnit (2016) revela a dimensão sobre como a liberdade de movimento, salvo dentro de alguns códigos e para algumas mulheres, era suprimida e simbolizava um ato de subversão. A presença delas caminhando nos espaços públicos passou ainda por uma sexualização vernacular²⁹ que reforça uma imagem pouco acolhedora destas e, invariavelmente, transferiu a elas a mensagem sobre não terem um corpo livre de restrições sociais que naturalizou aos costumes sociais ameaças implícitas como o assédio e o estupro. Isto expõe a lacuna de estudos ou interesse em investigar a mobilidade de mulheres e reconhecê-las igualmente como cidadãs das ruas.

Claro que o caminhar feminino muitas vezes é interpretado como performance, e não locomoção, com a implicação de que as mulheres não andam para ver, mas para serem vistas, não em nome de sua própria vivência, mas para uma plateia masculina, ou seja, estariam implorando a atenção que porventura recebem. Muito já se escreveu a respeito de como as mulheres caminham, como análise erótica – desde a senhorita do século XVIII [cantada pelo poeta John Stuckling] cujos “pezinhos sob a anágua/ ora se veem, ora não” ao rebolado de Marilyn Monroe – e como instrução sobre a maneira correta de caminhar. Pouco se escreveu a respeito de onde caminhamos (SOLNIT, op. cit., p. 389).

Também para a socióloga chilena Paula Soto Villagrán (2011; 2012; 2014; 2018), radicada no México, a perspectiva subjetiva e relacional do corpo no espaço urbano têm sido o eixo e escala para repensá-lo. A autora é referência em uma agenda feminista latino-americana dedicada à mobilidade urbana, cujos estudos visam compreender as necessidades de mulheres, condições materiais da infraestrutura, e como incidem nas desigualdades de gênero (VILLAGRÁN, 2016; 2018). A guinada em tais estudos, que passa a problematizar a lógica dos deslocamentos como práticas socioespaciais que produzem e reproduzem a vida social, através de novos aportes teóricos e temáticos, vai conferir visibilidade para as diferenças entre sujeitos

29 “Entre os termos para prostituta, temos ambulatriz, mulher da rua, mulher do mundo e mulher pública (e, naturalmente, expressões equivalentes que se aplicam aos homens, como homem público, homem do mundo ou homem das ruas, significam coisas muito diferentes)” (SOLNIT, 2016, p. 388-389).

e as múltiplas experiências vivenciadas nas cidades, como as especificidades nas formas em que as mulheres movem-se cotidianamente nelas, construindo padrões de mobilidades diferenciados.

Suas discussões focam na mobilidade como experiência, nas relações dos diferentes sujeitos com o espaço urbano, a partir de métodos qualitativos. Entende que a produção de conhecimento a partir da observação das exigências individuais de cada um, é uma forma de politizar o campo desta produção. Para ela as dimensões físicas e subjetivas do espaço não podem ser separadas e, portanto, os lugares são marcados por emoções, experiências, significados e sentimentos (PELA CIDADE #7, 2019).

A invisibilidade de mulheres dentro das cidades, segundo a autora, produziu ruas, serviços e transportes, e bairros que não atendem às suas necessidades (VILLAGRÁN, 2014). Este reconhecimento é advertido, primeiro, na noção de uma ordem patriarcal³⁰ que configura tais estruturas urbanas na cidade, e produzem uma disparidade na mobilidade baseada na restrição provocada pela percepção do espaço, muitas vezes “determinante na capacidade das mulheres se moverem nele” (ibid, p. 208). As dicotomias geográficas que se desdobram do entrelaçamento desta ordem (público x privado; produtivo x reprodutivo) reforçam, nesta perspectiva, um contexto de desigualdade na experiência vivenciada no espaço urbano por homens e mulheres, incitadas sob formas de coerção e dominação bem específicas. É neste ponto que Villagrán (2014) vai tratar de uma dimensão da experiência urbana que foi considerada questão isolada e menor por muito tempo: a opressão social manifestada pelo medo e violência que ocorrem nos espaços urbanos e transportes públicos, através da insegurança sistemática que afronta diretamente a liberdade de circulação e relação que as mulheres desenvolvem com a cidade, e que decorrem do contexto espacial em que foram configuradas.

Apona que a insegurança é distinguida em formas objetivas e subjetivas. A primeira remete à possibilidade de que uma pessoa possa sofrer algum delito, enquanto a segunda trata sobre o medo de ser vítima de um delito³¹. A questão resulta, em termos espaciais, em mapeamentos de áreas nas quais se evita circular, tornando a cidade um território de obstáculos no exercício da livre mobilidade, limitando opções de viagens e decisões sobre a participação social na vida urbana. Maior expoente

30 O patriarcado é um conceito que pode ser descrito como “aquele sistema que estrutura a parte masculina da sociedade comum um grupo superior ao que forma a parte feminina e adota o primeiro a autoridade sobre o segundo” (MC DOWELL apud VILLAGRÁN, 2014, p. 200).

31 Tal oposição também pode ser conceituado “como o medo ‘objetivo’, que estima a probabilidade de ser vítima de um crime, e o medo ‘afetivo’, que seria um tipo de insegurança relacionada a situações perigosas e ligada às emoções que os indivíduos desenvolvem enfrentando situações específicas (Dammert, 2002). Em termos espaciais, isso implica que nas mulheres existe um risco muito maior de violência sexual do que nos homens e, como resultado, elas tendem a evitar certas áreas que consideram perigosas’ (Buckingham, 2011: 61)” (VILLAGRÁN, 2014, p. 207).

dessas limitações é o abandono de atividades, a partir dessa sensação de medo constante que recai sobre as mulheres de uma forma muito particular e específica: a violência e assédio sexual. Ruas vazias, barreiras visuais e aglomerações em transporte público são algumas situações associadas ao risco destas situações. A lente da experiência assume, assim, o papel de evidenciar como as diferentes subjetividades, construídas sob tais opressões de gênero e espaciais, vão moldar as mais diversas e mínimas escolhas durante os deslocamentos, seja sobre a roupa, caminhos, horário, modo (SANTORO *et al.*, 2020; SANTORO e HARKOT, 2020; HARKOT, 2018; SVAB, 2016).

Ainda, há um papel da socialização do medo como estratégia de cuidado entre mulheres (KERN, 2021). Nesse sentido, a tensão estaria no monitoramento do deslocamento de uma mulher durante todo o trajeto por uma outra pessoa (amiga, familiar), que não se restringe aos períodos noturnos, de modo a assegurar que a transgressão em transitar pela cidade torne-se menos hostil na experiência dessas mulheres.

Estas consequências permitem falar claramente de geografias emocionais do medo, que requerem colocar atenção nas diferentes experiências afetivas das mulheres nos entornos urbanos: “as dimensões espaciais físicas e subjetivas dos indivíduos” (Soto, 2012, p. 150), isto implica que um grande número de mulheres podem abandonar trabalhos ou estudos, ou circular com precaução pelo espaço público (VILLAGRÁN, 2018, p. 21, tradução nossa).

Solnit (2016) reconhece que o medo tem sido o responsável pelo desenho urbano que vem transformando a percepção da relação entre espaços e corpos, inclusive desestimulando a mobilidade a pé. Villagrán (2018) identifica que esta barreira simbólica ficou de fora das políticas de segurança pública, muito pelo fato da violência contra mulheres ter sido associada aos espaços privados, expressando uma dificuldade conceitual que borra o reconhecimento das formas de violência urbana que se desdobram nos espaços públicos em decorrência do gênero, acercando mulheres como o grupo mais vulnerável. Com isso, a experiência de grupos de mulheres passa, obrigatoriamente, por diferentes negociações com as estruturas de violência do espaço urbano, de modo a ampliar suas fronteiras e afirmar sua existência (ALBUQUERQUE, 2020). São estratégias mediadas sob a avaliação de risco de um trajeto, tempo de duração, da estrutura de transporte e possibilidade de escolha dos/nos modos de deslocamentos.

Ainda que tenhamos avançado com os estudos com enfoque de gênero, a partir das mulheres, ainda há um longo caminho para entender como as construções de “raça, etnia, classe, idade e sexualidade se conjugam na construção social do medo e violência” (VILLAGRÁN, 2018, p. 21), em uma abordagem interseccional, categoria de articulação das diferenças (AKOTIRENE, 2019; PISCITELLI, 2008), de leitura do espaço público e da mobilidade.

Villagrán (2018) lembra do papel da configuração do espaço nos comportamentos sociais, que traz dimensão espacial à violência feminicida. O espaço da rua como lugar de encontro, conexão e construção é transformado para dar lugar à dor e morte, com destaque à violência que marginaliza grupos de mulheres a partir de suas identidades de gênero e orientação sexual, como as transexuais e lésbicas, em graus que variam junto a outros marcadores sociais.

Dados evidenciam que, atualmente, o Brasil é considerado o país que mais mata pessoas transexuais no mundo (BENEVIDES e NOGUEIRA, 2020). Para transexuais negras³², perfil identificado em 82% das vítimas de 2019, o quadro é ainda mais crítico: 64% dos homicídios registrados ocorreram em vias públicas. Outro dado cruel é de que 67% dos assassinatos ocorreram contra travestis e mulheres transexuais que dependiam da prostituição como sobrevivência – quadro que as tornam mais expostas à violência direta que vivenciam sob o estigma. Entre os elementos comuns nos casos levantados pela pesquisa que traz recorte de raça, renda e gênero nos assassinatos e violência contra travestis e transexuais, os crimes ocorreram sobretudo nas ruas, em especial em ruas desertas e durante à noite (ibid, p. 40). A circulação noturna dessas mulheres é, muitas vezes, o único momento possível e reconhecido para fruição no espaço urbano³³. Quanto ao lesbocídio, crime de ódio que vem crescendo no país, 71% desses assassinatos aconteceram, também, em vias públicas (PERES *et al.*, 2018) – sugerindo que essas encontrem formas seguras na apropriação dos espaços da cidade.

Estudos recentes delinearam o que vem sendo chamado de “cidade do cuidado”. O foco de observação é o entrelaçamento e conciliação das demandas das jornadas sobrepostas de trabalho (reprodutivo e produtivo) e seu gerenciamento a partir da mobilidade. Tratam dos desdobramentos relacionados a essas conhecidas performances sociais para fora do espaço doméstico. O sistema linear dos “padrões de viagens” é investigado sob uma complexidade maior e não regular das múltiplas paradas.

Esta abordagem vem se popularizando como “mobilidade do cuidado”, termo cunhado pela professora de planejamento urbano da Universidade Politécnica de Madrid, Inés Sánchez de Madariaga, em 2009, como um conceito que define uma

32 Através dos dados apontados pelo dossiê, 97,7% dos assassinatos foram contra pessoas transexuais do gênero feminino. Dessas, 82% eram negras (BENEVIDES; NOGUEIRA, 2020).

33 Durante conversa promovida em uma aula da disciplina da pós-graduação da USP (HDL 5023/2019: “O lugar das performances: produção partilhada do conhecimento) com assistidas da Casa Florescer - centro de assistência e acolhimento a mulheres transexuais e travestis na região central de São Paulo (Bom Retiro) - um depoimento chamou atenção. Diante das inúmeras dificuldades e violências encontradas por essas mulheres na vida social da cidade, uma delas citou a “circulação noturna como único momento em que se sentia mais acolhida na cidade, longe dos olhares preconceituosos e de estranhamento. Como o único período em que pode viver como é, em que conseguia se sentir como pertencente e segura (!!) no espaço”.

nova categoria de análise sobre a dimensão do gênero na mobilidade urbana (MADARIAGA e ZUCCHINI, 2019). Insere um novo leque analítico sobre as desigualdades de restrições de uso, apropriação e circulação pelo espaço público. Nesse entrelaçamento sobre como o ambiente construído e as relações sociais se mesclam e colidem, fica tangível o impacto mais evidente ao gênero feminino.

Por sua vez, Jirón (2007), investigadora chilena que estuda mobilidade urbana, vida cotidiana e abordagem de gênero utilizando metodologias de pesquisa qualitativa, traz contribuições através de temas que cruzam as diferentes características e implicações para as pessoas em seus deslocamentos. Na mobilidade, tais relações interseccionais de gênero exacerbam as tensões e dificuldades dessas práticas cotidianas de mobilidade de mulheres pela cidade: trajetos combinados com diversos meios de transportes – múltiplas paradas, potencialmente acompanhadas de outras pessoas – normalmente associados às tarefas de cuidado culturalmente desempenhada por seu papel de gênero.

Para Jirón (2018) e Villagrán (2016; 2017), a experiência no deslocamento das mulheres também é diretamente impactada pelo espaço físico e sua condição material. Os efeitos negativos das condições das calçadas, pontos de ônibus, caminhos e parques são mais percebidas por elas.

A mobilidade do cuidado é abordada a partir da experiência de cuidadoras e mães. A pessoa gestante terá experiências particulares, que tanto tem relação com a evidência posta sobre o corpo – que chega a ser invadido por olhares e toques (KERN, 2021) – como com as barreiras físicas do espaço, inadequado a este perfil: escadarias extensas, degraus altos ou irregulares, falta de elevadores, banheiros públicos sem espaços de trocador, ausência de espaços para descanso configuram ousadia e opressoras questões simples e fundamentais como amamentar uma criança em público ou transitar com carrinhos de bebê. Assim, andar com crianças é, em si, uma performance relacionada a habitar espaços públicos (ibid, 2021) que muda completamente a experiência relacionada à mobilidade na cidade. Para as crianças, a mobilidade é uma experiência ainda mais ampla do que o próprio deslocamento, e uma completa violência – seja pelos estímulos sensoriais prejudicados pela inadequação espacial, pelos obstáculos incontáveis, insegurança viária ou pela completa invisibilização delas como parte da sociedade e, logo, da mobilidade.

O conceito de interdependência, ou seja, a condição e consequência da relação entre pessoas que influenciam diretamente nas decisões de deslocamento individuais, por se configurarem como inerentemente vinculadas, evidencia como essas decisões nunca são individuais, mas estão permeadas por uma série de decisões e negociações prévias, associadas a necessidades específicas de outra(s) pessoa(s). Um exemplo é o reconhecimento da relação da mobilidade de crianças com a de adultos como não unilateral: as crianças não apenas são dependentes de

seus pais (para chegar ao colégio, por exemplo) como também os pais dependem delas para a organização de suas atividades (como precisar mudar o trajeto ou incluir uma parada relacionada antes de chegar ao trabalho) (JIRÓN, 2017a).

A interdependência é resultado desta observação, discutindo o princípio do planejamento abstrato que assume que as decisões de mobilidade das pessoas são individuais e racionais em termos de tempo/custo. Também dá luz às complexas coordenações que são necessárias para que as pessoas realizem suas atividades cotidianas, e questiona formas tradicionais e patriarcais de entender o planejamento urbano, assumindo como seus destinatários homens jovens, que regem as distinções entre espaço público e privado, ou de produção e reprodução (JIRÓN e IMILÁN, 2018, p. 32, tradução nossa).

A relação entre mobilidade interdependente e mobilidade do cuidado (momentânea ou prolongada) não é estática, mas provoca relações assimétricas e distintas respostas comportamentais que estão vinculadas tanto a um profundo contexto social quanto às estruturas disponíveis nos percursos de quem as realiza (ALBUQUERQUE, 2020). Se essa questão abre discussão sobre condições socioeconômicas, como a possibilidade de contratação de serviços domésticos terceirizados ou sua incorporação na dinâmica cotidiana, revela ainda, outras formas de organização da mobilidade a partir do tempo – e gestão do tempo como um recurso também escasso e não remunerado³⁴ – dedicado ao cuidado. Essa assertiva se refere à constatação de que, muito embora a situação econômica (e custo financeiro de transportes) seja fundamental para a “escolha” dos deslocamentos, há todo um conjunto em sua ponderação (segurança física, estado de alerta sobre si ou em relação à filha/os) e funções correlatas ao cuidado que são possíveis de se realizar ao longo do trajeto (múltiplas tarefas e paradas). Villagrán (2016) lembra que, mesmo quando a distância percorrida é similar entre os gêneros³⁵, homens viajam com velocidades relativamente maiores, especialmente em comparação a mulheres que se deslocam com filhos, com destaque para movimentos que incorporam crianças de colo ou compras.

As distâncias conformadas no contexto tempo-espço se recolocam através de fluxos e contextos que apenas tornam-se evidentes quando indissociáveis das experiências decorrentes. Jirón (2017b) aponta como o cuidado e a mobilidade estão, assim, afetados por experiências multiescalares de sujeitos. As barreiras podem acontecer, muitas vezes, de maneira simultânea, dificultando o acesso à

34 Sobre essa discussão, sugere-se aprofundar no conceito “pobreza de tempo”, que diz respeito a uma desigualdade de tempo disponível para o trabalho produtivo não apenas entre homens e mulheres, quanto entre mulheres de distintas raças e classes.

35 Apesar de ser menos comum. Estudos indicam que mulheres geralmente realizam deslocamentos com raios menores, estruturam suas dinâmicas urbanas dentro desses trechos (como local de trabalho, escola de filhos, compras e até mesmo atividades de lazer), além de registrarem deslocamentos maiores fora do “horário comercial”. Como lembra Jirón (2017b), paradoxalmente em horários quando os transportes públicos têm uma frequência de circulação mais restrita.

cidade. Assim, as desigualdades de gênero são enfatizadas através das dimensões físicas, organizacionais, temporais e socioeconômicas da mobilidade, percebidas na análise das experiências de mover-se – ou não – pelas cidades (JIRÓN, 2017a). As dimensões socioeconômicas e culturais observadas nos papéis de gênero, nas responsabilidades, idade, etnia, nível educacional representam impactos nas diferentes experiências de deslocamento.

Compreender tanto o movimento quanto as experiências e os significados que emergem destas, tem sido uma forma de ampliar (e inclusive questionar) as noções clássicas sobre o transporte: a viagem cotidiana já não é percebida como tempo perdido, mas como uma prática social e cultural (SINGH *et al.*, 2017, p. 15, tradução nossa).

Para compreender a experiência, Jirón (2012) desenvolveu uma metodologia “móvel” de investigação qualitativa, denominada “sombreamento”³⁶. Esta etnografia, capaz de capturar as experiências diárias e cotidianas nos deslocamentos, observa os motivos e modos de deslocamentos feitos por mulheres através do acompanhamento e interação com elas, como forma de dar relevância aos marcadores sociais de cada uma para pensar sobre a hierarquização social nas interconexões de gênero. Esta abordagem pretende uma maior aproximação na apreensão dessas experiências, ainda que reconheça que sempre haverá limitações sobre o conhecimento da experiência de outra pessoa, trazidas por parcialidade intersubjetiva da própria posição, lacunas e questões em transformação (ibid, 2012).

Esta mudança paradigmática nos estudos sobre a mobilidade a pé situa a experiência em um conjunto mais amplo, considerando as múltiplas dimensões que afetam e determinam como mulheres são impactadas em suas incontáveis configurações sociais em diferentes contextos espaciais. Ainda que seja evidente que atravessamos um período de mais incertezas do que certezas sobre os próximos caminhos analíticos, as dimensões vividas durante a mobilidade requer entendê-la enquanto experiência em si – e a partir de novas perguntas e conexões que reposicionam a mobilidade a pé frente à sua importância contemporânea.

36 Ou, sem tradução, como “sombreo/ sombra”.

Capítulo 2

História em movimento: um mergulho na invisibilidade do andar de mulheres em São Paulo

A mobilidade a pé é uma das liberdades mais antigas reivindicadas pelas mulheres. Seja como forma de pertencer ao espaço ou pela possibilidade de independência urbana, a história da mobilidade de mulheres está vinculada à história da transformação da cidade, das políticas urbanas e dos elementos que organizam a circulação a pé no espaço. Pensar no planejamento desse deslocamento exige reconstruir uma memória que perpassa pelo entrelaçamento de todos esses temas, como forma de materializar um conjunto que possa ser questionado e revisado à luz de novos e necessários enfoques. Esta chave de análise se faz necessária para romper com a repetição de uma realidade cruel e apática que insiste em apagar mulheres da história das cidades.

Para tecer a apresentação deste cenário, o presente capítulo foi construído com base em três caminhos de investigação. O primeiro trata de um mapeamento e montagem de um quadro em ordem cronológica em três diferentes eixos: (i) alterações da sociedade – como evolução dos costumes, as lutas e as conquistas das mulheres – classificados como tema “gênero”; (ii) mudanças na política, alterações regulatórias, planos e projetos urbanos propostos, além de (re)organizações institucionais em torno das políticas de mobilidade e mobilidade a pé – classificados como tema “marcos regulatórios”; e (iii) transformações urbanas, alterações que se deram no espaço público, com ênfase para o espaço do caminhar – divididos em 2 temas diferentes, de modo a qualificar as transformações: “transformações espaciais” e “dispositivos da mobilidade a pé”. Levantados a partir de fontes digitais variadas, os elementos mapeados de cada tema passaram por uma classificação mais específica e padronizada que identificou o conteúdo específico com palavras-chave, como forma de auxiliar sua apresentação final. O mapeamento resultou em uma planilha de trabalho detalhada e com lacunas de conteúdo, uma limitação imposta pelos métodos adotados (pesquisa virtual e em páginas de acesso aberto) e pela ausência em si de questões significativas para o quadro. A opção por sua apresentação neste trabalho se deu de forma ilustrativa, para destacar alguns dos pontos relacionados no texto.

O segundo caminho foi composto por um estudo bibliográfico complementar aos temas elencados. Foram utilizadas bibliografias em formato físico e, em especial, digital, dadas as limitações e restrições de circulação e acesso a bibliotecas e arquivos públicos no período da pesquisa. Por fim, um terceiro caminho de investigação se fez a partir do levantamento iconográfico, também disponibilizado em bancos de imagens digitais de acesso aberto. Buscou-se incorporar às leituras

e a este trabalho fotografias que evidenciam mudanças na infraestrutura da mobilidade a pé e espaços relacionados, quanto as que ilustrassem como e quais mulheres estavam circulando pela cidade. Ressalta-se que este método tem caráter complementar aos anteriores, para fins de comprovação e ilustração.

O cruzamento dos conteúdos levantados nos caminhos metodológicos adotados possibilitou a identificação da divisão de quatro subperíodos para a discussão, que observam o arco temporal dos anos 1870, quando as transformações espaciais passam a ser mais significativas para a mobilidade a pé, até o início de 2020, período atual da pesquisa. O resultado final é a consolidação de uma linha do tempo narrada, feita a partir da apresentação e discussão dos contextos identificados, atentos às mudanças que incidem especificamente sobre a mobilidade a pé de mulheres.

Optou-se em apresentar os resultados principais do mapeamento feito no caminho 1 na abertura de cada subcapítulo, tanto para promover uma leitura completa e sistematizada de cada subcapítulo, quanto para cruzar, visualmente, as informações levantadas em conjunto com alguns destaques de imagens, feitos a partir de uma colagem destas, ilustrando o sub-recorte temporal tratado. As informações de cada fotografia encontram-se disponíveis no Anexo 1.

Os itens mapeados e apresentados com as colagens ficam organizados da seguinte forma:

TEMA	COR	PALAVRA-CHAVE	DESCRIÇÃO
Marcos regulatórios	azul escuro	Código; Decreto; Portaria; Lei; Instituição; Materiais (Guia; Norma; Cartilha; Manual).	
Transformações espaciais:	azul claro	Abertura de vias; Fechamento; Iluminação Pública; Lazer/cultura; Loteamento; Paisagismo; Pavimentação; Pontes e travessias; Regularização; Remodelação; Transporte Público; Vias exclusivas	núcleo principal da informação a que se refere o item
Dispositivos da mobilidade a pé	rosa claro	Equipamentos; Extensão da via; Proteção clima; Travessia; Transporte Público	
Gênero	rosa escuro	Autonomia; Circulação; Participação	

Tabela 1: Quadro de leitura dos elementos identificados no mapeamento, por tema. Fonte/crédito: elaboração própria.

1875
Código de Posturas
*desobstrução das vias
para fluxos diversos*

1886
Código de Posturas
*calçada como
responsabilidade de
proprietários lote*

1894
Código Sanitário
*passeio faz aparição
normativa*

1872
Remodelação
Jardim da Luz

1882
**Fechamento e
paisagismo**
Largo Municipal

1892
Pontes e travessias
*inauguração do
Viaduto do Chá*

Iluminação pública
a gás

Abertura Vias
Avenida Paulista

1870
Pavimentação
paralelepípedo vias

1878
Loteamento
*bairro planejado de
inspiração europeia*



1881
Equipamentos
mictórios públicos

1871
Circulação
lei do Ventre Livre

1879
Educação
acesso à faculdade

1888
Circulação
"fim" da escravidão

1875
Educação
acesso Escola Normal

1896
Circulação
Política de Costumes

1913
Lei nº 1.666
 definia passeios
 uniformes por tipo/via

1899
Transporte público
 bondes elétricos

1901
Regularização
 alargamento Rua XV
 de Novembro

1905
Iluminação pública
 elétrica

Paisagismo
 Praça da República

1911
Remodelação
 Praça da República

1917
Loteamento
 bairros planejados
 (Companhia City)



1900 (circa)
Proteção Clima
 toldos fachadas lojas

1917
Equipamentos
 sanitário "cavalheiros"

Proteção Clima
 abrigo espera bondes

1917
Circulação
 greve geral (primeira)

2.1 | (R)existir no vilarejo: as diferenças entre mulheres moldam o caminhar e os espaços [1870-1910]

A desarticulação gradual entre a produção de espaços para deslocamentos a pé e a conciliação de demandas específicas do público que se desloca é antiga. Mesmo com esta desarticulação, a presença de mulheres no espaço público foi crescendo, viabilizada por contínuas mediações de tensões sociais entre diferentes classes (DIAS, 1995) e com alterações no espaço que remodelaram também as experiências vivenciadas nesses espaços.

A história do caminhar das mulheres, em São Paulo, é tanto uma história no anonimato quanto uma história sobre liberdade e repressão. No final do século XIX, a circulação – sobretudo das mulheres pobres, negras – era notada no cotidiano da cidade que ainda era um vilarejo rural, sem ou com precária infraestrutura para o deslocamento a pé. Atravessar a cidade era cotidiano para um grupo de mulheres, na luta por sobrevivência. Descrições destas cercadas de crianças ou carregando-as amarradas junto às costas com auxílio de um pano (DIAS, 1995, p. 141) ilustram esta presença. São mulheres de classes oprimidas, livres, escravas (incluindo as *ganhadeiras*, negras ocupavam o espaço urbano com a prestação de serviços relacionados ao pequeno comércio, e exerciam a atividade como forma de sustento.) e forras que, através das ruas, realizavam trabalhos de abastecimento e comércio de primeiro gênero, circulando pelo espaço social e compondo o processo produtivo, e ainda provinciano, da urbanização da cidade.

O espaço por onde se caminhava ainda não possuía separação entre passagem de pessoas e veículos de tração animal, com calçadas, já existentes, mas ainda muito precárias. Frehse (2011, p. 111) descreve esta precariedade através da memória da cidade pelo Barão de Paranapiacaba na metade do século XIX, reproduzida em livro:

O centro da cidade estava calçado. Mas que calçamento, santo Deus! Eram pontaletes eriçados, desiguais, espécies de bocas de lobo, a descoberto. As gentis paulistanas faziam milagres em equilíbrio para conservarem o seu gracioso porte e mágico maneio. Pareciam sílfides a resvalarem com os seus mimosos pezinhos sobre aquelas escabrosidades (Fragmento de carta do Barão de Paranapiacaba apud Frehse, 2011, p. 111).

Nos anos 1870, os espaços de circulação estavam organizados, essencialmente, como lugar de passagem. Gonçalves (2020) descreve, em uma análise histórica das cidades, a transformação das ruas junto à essas, ruas como espaços privilegiados que refletem mudanças sistêmicas nos deslocamentos. Afirma que é na batalha diária para garantir a própria existência que a permanência de grupos diversos da cidade ganha espaço.

Imagem 01: Rua Bonita, atual Dr. Tomás de Lima (Liberdade), 1908. Foto de Afonso de Freitas. Na imagem, observa-se duas mulheres de distintas classes sociais caminhando pela via ainda rudimentar. **Fonte:** ARAÚJO, 2001.



As reformas urbanas do período eram realizadas sob uma ideia de “neutralidade técnica” da engenharia e foram lideradas por agentes públicos e também por privados. O perfil de profissionais estava concentrado em homens brancos, engenheiros com formação superior feita no exterior, influenciados diretamente pelo contexto de transformações do “velho mundo”. Com eles se deu uma progressiva implantação de legislações de controle espacial, que seguiram uma cronologia estética, sanitária e viária e que orientaram também a mobilidade a pé na cidade.

As regras de conduta que vigoravam no final do século XIX trouxeram, junto com a calçada, a determinação desse espaço como lugar reservado à circulação de pessoas brancas, constituindo nesse espaço físico uma desigualdade regulamentada (FREHSE, 2011, p. 243). A aparição dos calçados, nos primórdios do caminhar, como suporte para os deslocamentos já sinalizava prestígio e diferenciação social (FREHSE, 2011, p. 244). Solnit (2016), ao contar a história do caminhar (com grande enfoque ao contexto europeu), afirma que as restrições impostas ao papel social que o corpo feminino deveria desempenhar terminaram colocando as mulheres brancas de elite fora deste espaço:

As roupas e restrições corpóreas femininas – saltos altos, sapatos apertados ou frágeis, espartilhos e cintas, saias muito volumosas ou muito justas, tecidos que estragavam facilmente e véus que obscurecem a visão fazem parte dos costumes sociais que foram tão eficientes quanto às leis e os receios para incapacitar as mulheres (Solnit, 2016, p. 288).

De origem imprecisa ou desconhecida, as calçadas em São Paulo parecem ter sido anteriores à pavimentação das ruas. Longe de delimitar ou indicar uma fração de espaço disponível para os deslocamentos a pé, era formada pelo espaço residual externo do espaço privado das casas, incorporado organicamente ao contexto

público pelo aspecto qualitativo que introduzia ao cenário, proporcionando uma pavimentação para caminhar. Eram estreitas, evidenciando que nasceram como um espaço já fadado ao esgotamento.

[...] chamava-se calçada ou calçadinha uma faixa horizontal empedrada, de pequena largura, colada à parte externa da construção, destinada a proteger as fundações da infiltração de águas pluviais - de onde, talvez, tenha vindo a atual dominação. E, à medida que os beirais avançavam sobre a mesma, servia de passagem protegida para o pedestre, nos trechos em que existia. O leito carroçável era de terra. Quando este passa a ser movimentado, calçado com pedras, o todo recebe a denominação de calçada. A origem da palavra é latina: *calcatura*, *ae*, ação de calcar, pisar ... donde, *calcanhar*, calçada por sua função de andar. Posteriormente, quando surge a separação entre circulação motora e de pedestres, a calçada passa a ser designada, preponderantemente, de passeio público, mas ambas as denominações [calçada e passeio] continuam válidas (YÁZIGI, 2000, p. 31).

Na década de 1870, a introdução do paralelepípedo nas ruas – que será usado mais frequentemente apenas quarenta anos à frente – privilegiava este espaço como o lugar da mobilidade. Constantemente ocupado com transeuntes, como superfície complementar à calçada, passaria a determinar a separação entre circulações variadas na cidade.

Os Códigos de Posturas Municipais da época continham diretrizes e regramentos para melhoramentos públicos, que surgiam isolados. A consolidação dos Códigos representou um marco na vida pública da cidade através da atribuição espacial da rua como local de maior prestígio urbano. O primeiro, de 1875, buscou garantir o livre trânsito público com ênfase na situação dos passeios, que deveriam ser calçados, limpos, desobstruídos de degraus, materiais e trânsito de animais (FREHSE, 2011, p. 274), em pedra de cantaria lavrada.

Com a substituição do sistema de iluminação pública a base azeite de peixe para gás e a ampliação das áreas iluminadas, torna possível a circulação noturna. Abaixo dos limiares da visibilidade e segurança pública, até então, as negras de tabuleiro marcavam regularmente seus passos também em um comércio noturno, ambulante ou fixo, amparadas por uma iluminação improvisada que circulava junto¹ a elas em ruas centrais (DIAS, 1995; FREHSE, 2011). A qualificação da iluminação ampliava a possibilidade de circulação noturna de pedestres, mas era permeada por valores morais que desenhavam a rua como um lugar de mulheres indesejadas, moldando novos espaços proibidos a determinadas mulheres ou nos quais suas presenças passaram a ser facilmente vigiadas e controladas. A possibilidade de ampliação

1 A quitanda, exercida com considerável participação das “pretas de tabuleiro”, vezes reunidas em “aglomeração, sentadas a um lado da rua”, era iluminada por “rolos de cera preta, pregadas nas guardas dos tabuleiros” (FREHSE, 2011, p. 123).

de tempo de sociabilidade nas ruas reafirma a presença masculina nessas, dado reflexo direto da sensação de segurança que ocorre de maneira desarticulada de outras quando comparada às mulheres.

Havia interesse dos que operavam no mercado de terras (sejam proprietários ou mesmo comerciantes) por trás das transformações no espaço público, tomando, por exemplo, a iluminação – replicável para outros elementos que facilitaram a circulação. A instalação dos novos lampiões em postes metálicos sobre as calçadas, inicialmente limitados apenas ao perímetro central e primeiros loteamentos planejados, é um indício do interesse que atravessou todo o século seguinte: a priorização de regiões mais centrais para a infraestrutura para o caminhar. De acordo com o levantamento minucioso de Rodrigues (2008, p. 34), das transformações no espaço público paulistano, o critério para instalação dos novos lampiões, então de altura compatível com a escala humana, foi condicionado ao volume de tráfego das ruas. As distâncias a cada 25 ou 50 metros – para maior e menor circulação e em bairros, respectivamente – reiteram o lugar das vias menos movimentadas, que teriam iluminação mais alta, não estimulando que se tornassem mais movimentadas. Considerando o vai e vem de mulheres pobres entre suas casas, em regiões mais afastadas, e a colina central, onde estavam concentradas as oportunidades de trabalho, fica claro: não houve intuito de criar segurança para grupos vulneráveis ou regiões mais afastadas do centro.

Ainda nesse período, a inserção de mulheres (brancas e burguesas) na educação – reforçado ainda pela reabertura da Escola Normal, que passou a admitir mulheres – trouxe parte desse grupo nos espaços do caminhar, ainda que com menos liberdade que grupos masculinos de estudantes. Aos poucos, um primeiro conjunto de mudanças deixava para trás o tecido urbano de raiz colonial, impactava a vida social e moldava o espaço aos novos costumes burgueses, para os quais eram dirigidas as intervenções. De piqueniques aos passeios semanais em família, ou mesmo para missas, o compasso social era regularmente realizado a pé por mulheres e meninas de elite, tradicionalmente acompanhadas (FREHSE, 2011).

A gestão de João Teodoro², no período entre 1870 e 1910, realizou mudanças simbólicas e materiais dos espaços públicos. Largos de terra batida foram regularizados e transformados em praças ajardinadas, com bancos e caminhos pavimentados, o que conectou caminhos e criou contextos aprazíveis. A arborização urbana, prática que teve início poucas décadas antes, foi ampliada e implantada em contexto de embelezamento e salubridade³, tornando-se cada vez mais comum em

2 Presidente da província entre 1872-1875. Seu governo focou em questões estéticas e altos investimentos em áreas públicas para lazer, atrações para a instalação da elite cafeeira na cidade.

3 A partir da década de 1870, o plantio de árvores - segundo as atas da Câmara da época - significavam “embelezamento adotado hoje em quase todas as cidades, arborização das praças, largos e ruas espaçosas, concordando também para a salubridade pública” (apud RODRIGUES,

largos, jardins públicos e passeios. Na gestão seguinte, no começo do século XX, já eram notados passeios “arrebentados” por raízes, o que motivou a solicitação de estudos para implantação de espécies adequadas (SILVA BRUNO, 1954, p. 1003).

Ao contrário dos largos, era comum que os jardins públicos fossem vedados com gradis de ferro, o que ocasionava maiores deslocamentos no trânsito de pessoas. É o caso do fechamento, mal recebido pela população, do Largo Municipal, atual Praça João Mendes, próxima à Sé. Circundado, à época, por teatro, igrejas, Assembleia e Câmara, o espaço foi fechado, reduzindo a circulação às estreitas faixas entre o gradil e as casas (FREHSE, 2011, p. 127). Conta Silva Bruno (1954) que, só na virada do século, os fechamentos passaram a ser removidos, por influência dos exemplos norte-americanos. Dos concebidos nesse período, resta hoje apenas o da Luz⁴.

Nos loteamentos de alta renda, tidos como de maior prestígio, lançados por empreendedores particulares no setor Noroeste-Oeste da cidade, novas configurações urbanísticas marcaram o espaço para o caminhar: calçadas regulares, generosas e arborizadas conferiam um “ar de europeização” para a conveniência e atração de público “diferenciado”⁵. Em contraponto, nos bairros conformados por uma população menos prestigiada economicamente, fabris, as ruas eram “desprotegidas [...], sem calçamento, sem árvore, sem nada” (SILVA BRUNO, p. 968).

O processo de modernização da cidade ampliou a circulação para grupos mais diversos nas ruas centrais, até então um espaço primordialmente de negras escravas e escravos como passagem regular para funções variadas de manutenção da vida, nos trabalhos domésticos e de cuidado para os brancos. Fraya (2015) comenta que, até o final “oficial” do período de escravidão⁶, andar era atributo quase exclusivo de negros, um retrato conhecido pela gravura de Debret, do cotidiano dessa população na ponte Santa Ifigênia, de 1827, e pelas pesquisas de Dias (1995, p. 120), que identificou o chafariz do Largo da Misericórdia como um dos importantes pontos de encontro⁷ e socialização, antes de ser realocado.

2008, p. 35).

4 Atualmente as praças que viraram parques também são gradeadas. Por lei, parques em São Paulo precisam ter conselho gestor e serem cercados, com horário de circulação. Ex. Parque Buenos Aires, na Avenida Angélica.

5 Segundo Campos (2002) e Wilhelm (2011), O primeiro bairro, Campos Elíseos, ocupou o espaço da antiga Chácara Mauá, de empreendedores alemães. A tendência continuou com as áreas de Santa Ifigênia, Santa Cecília, Vila Buarque e Morro do Chá, com residências implantadas com amplos jardins frontais.

6 Oficialmente, a abolição da escravatura foi determinada pela Lei Áurea, assinada em 13 de maio de 1888. Nos trabalhos que evidenciam o racismo estrutural procuram narrar que, apesar de diferente, a escravidão segue presente na sociedade.

7 Para abastecimento de água nas residências, realizado através de jarros de barro, apoiados sobre



Imagem 02: Ponte de Santa Ifigênia, 1827.
Obra de Jean-Baptiste Debret.
Fonte: ENCICLOPÉDIA, 2020.

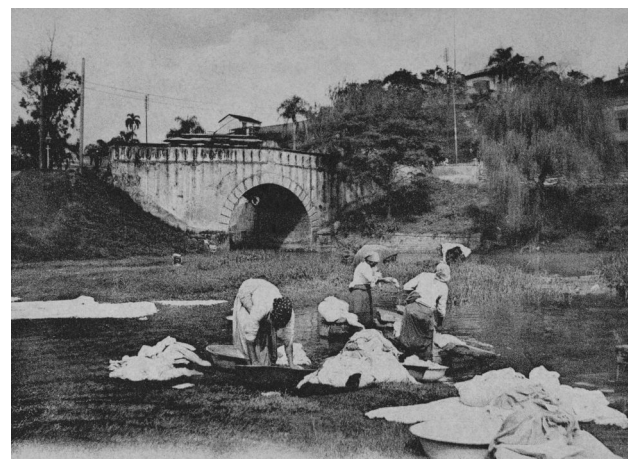


Imagem 03: Várzea do Tamanduateí (Ponte do Carmo ao fundo), por volta de 1900. Foto de Guilherme Gaensly.
Fonte: IMS, Acervo.

Até então, o transitar de mulheres – fossem escravas, forras, de ganho ou livres, mas pobres – era assíduo na cidade, no entanto, as tensões desencadeadas e o assédio sexual nos espaços públicos ainda são pouco explorados na literatura. A circulação de mulheres em alguns destes espaços era tida como “*embaraçosa*” (Dias, *ibid*, p. 29). Os alagamentos no aterro de Santana faziam da travessia delas um momento de exposição indesejada, porque as obrigava a levantar o traje acima do joelho, onde tocava a água, uma ocasião que atraía muitos homens “por curiosidade”. O exercício de lavadeiras – que até o final do século XIX era essencialmente feito em trechos das margens do rio Tamanduateí, como a Várzea do Carmo, ou em chafarizes públicos –, foi registrado em relatos de viajantes com cunho erótico, descrevendo as mulheres como seminuas (*ibid*, p. 233-234). A atividade era alvo permanente das posturas municipais que buscavam controlá-la, proibindo seu exercício.

No final dos anos 1880, com promessas de desenvolvimento e oportunidades, o número de mulheres migrantes e imigrantes na cidade ampliou. A segregação racial socioespacial, estimulada pelo então processo de reforma urbana, provocou o afastamento da moradia do povo negro em relação ao centro, operando diretamente em seu histórico de mobilidade⁸ para garantir seus ganhos. Estes corpos

a cabeça durante o trajeto, e para lavagem de roupas (DIAS, 1995).

⁸ Em uma de suas colunas online, a pesquisadora de mobilidade Jamile Santanta aponta o processo de segregação à época da abolição da escravatura como o início da marginalização de negras e negros, não-negras e não-negros pobres, culminando nos deslocamentos de grandes distâncias para espaços que monopolizam recursos básicos para a vida urbana, em regiões centrais

encontravam-se (duplamente) precarizados: vivendo em espaços ainda precários e, tendo sua presença e seus modos de vida controlados quando circulavam pelas vias públicas. O segundo Código de Posturas⁹, de 1886, enunciava um controle mais rígido do comportamento da população em permanência no espaço público: a proibição de “vozerias e gritarias” e de vestimenta considerada “indecente”, passíveis de punição via multa ou mesmo prisão. Tal tensão recaía sobretudo às prostitutas e quitandeiras (DIAS, 1995, p. 145), que ocupavam o espaço físico que lhes era limitado pelas autoridades: as calçadas.

Nessa mesma regulamentação, garantir o fluxo livre e sem inconvenientes na calçada era uma reiteração e complementação da versão anterior, ao passo que surgiram diretrizes específicas para a padronização física do espaço público – em partes, muito inspirada no modelo europeu. Para o especialista urbano Vítor Freire, o Código era uma transposição incompatível de normas e parâmetros franceses ao contexto local (CAMPOS, 2002). Considerava exagerado o padrão de rua reta de 16 metros de largura e propôs a adoção de metragem menor para área ocupada pelo sistema viário, de modo a beneficiar espaços livres no interior da quadra e pequenos parques em bairros residenciais¹⁰.

O Código atribuiu a obrigatoriedade de construção das calçadas pelos proprietários de lotes, em pedra de cantaria ou concreto, na largura determinada pela Câmara e seguindo nivelamento da rua (SÃO PAULO, 1886). A construção e manutenção das calçadas de forma fragmentada, sem um plano de conjunto, moldou historicamente as regulamentações sobre esse espaço físico na cidade. No início dos anos 1900, foi determinado um perímetro central que passava para a municipalidade a responsabilidade de construção e reconstrução dos passeios a partir de cobrança de impostos (Lei nº 683, art. 25), o que explicará uma uniformização maior dessa superfície caminhável se comparada a outros setores da cidade.

Servirá de base para a organização desse perímetro, não simplesmente a maior ou menor distancia do centro da cidade mas, sim, também a importancia debaixo de qualquer ponto de vista que merecem as alamedas, avenidas, praças, largos, etc., bem como as ruas principaes e as que pela sua direcção forem mais procuradas para ir-se ás estações das estradas de ferro (SÃO PAULO, 1903, n.p.).

(SANTANA, 2020).

9 O primeiro, de 1875, compila, entre outros, pontos cruciais para manter o trânsito livre nas ruas. O Segundo Código buscava determinar diretrizes para ocupação, manutenção e comportamento nos espaços públicos, tal como nas edificações e atenção com salubridade de espaços como feiras e mercados. Na época, os instrumentos que guiavam a organização da cidade eram o Código de Posturas, o Padrão Municipal e o Código Sanitário do Governo Estadual, somados aos atos e leis que eram aprovadas (SOUZA, 2014).

10 Em conferência em 1914, Freire aponta críticas e sugere adoção de práticas “anglo-saxônicas de arruamento (ruas locais mais estreitas), parcelamento (lotes unifamiliares) e ocupação (maior proporção de terreno livre)” para o caso paulistano (CAMPOS, 2002, p. 131).

Estas diretrizes visavam a melhoria do espaço urbano, e consolidaram o “Padrão Municipal de São Paulo”, vigente até 1920, ato que regravava a execução e manutenção de serviços de infraestrutura, vias, passeios, arborização e limpeza na cidade, distinguindo papéis e espaços privados e públicos. Este teve um papel determinante na construção técnica do espaço urbano que se iniciou nesse período, com a obrigatoriedade de acompanhamento atribuída aos profissionais da engenharia (RODRIGUES, 2008, p. 49). Das diretrizes consolidadas, as tubulações de captação pluvial sob os passeios foram um elemento inédito associado à salubridade nas calçadas, diminuindo inconvenientes nos deslocamentos a pé – mas as mulheres de elite simplesmente não saíam às ruas em tempo chuvoso (FREHSE, 2011, p. 305).

A instalação de mictórios públicos para “cavalheiros”, em 1881, como medida higienista, validava a rua como um espaço de uso e presença masculina. O equipamento chegou como um desdobramento das Posturas, primeiro no centro e em pontos específicos, como praças. Sua concepção deixava expostos pés e cabeça do usuário (FREHSE, 2011, p. 271). A partir de então, havia possibilidade de aplicação de multa para aqueles que urinassem nas ruas, conduta incluída nas posturas e indicada como uma outra medida para controle da febre amarela.

A preocupação com a saúde pública criou Códigos Sanitários que orientaram a vida pública e a produção da cidade. O segundo, em 1894, normatizou os passeios: “ocupará cada um pelo menos a sexta parte da largura das ruas e ficará 15 cm acima das *sargetas*. Cuida-se da inclinação e das *sargetas*, tendo em vista o escoamento pluvial” (YÁZIGI, 2000, p. 111), com recomendação para manter os mesmos preceitos no calçamento de praças públicas (ibid, p. 111).

A década final do século XIX representou um novo fôlego para a urbanização e expansão da cidade, uma vez que a necessidade de conectar os territórios e facilitar deslocamentos deu início a um período de construção de pontes e travessias de maior porte. O viaduto do Chá, primeira ligação representativa do tipo, foi uma transformação importante para a rede a pé, facilitando o trajeto entre centro e bairros em nível (JOSÉ SIMÕES, 1995). Com estrutura de ferro importada, portões¹¹ e guaritas de madeira foram instalados nas suas extremidades para cobrança de pedágio, implantado como forma de quitar parte do investimento; mas essa medida foi revogada cinco anos após sua inauguração, sob pressão popular (SACONI, 2012). A oposição à cobrança evidenciava o controle sobre a livre circulação de pessoas, especialmente da população mais pobre. Para a circulação de mulheres, representaria ainda um impacto de segurança, pois a alternativa seria a travessia do trecho através de um matagal, entre as encostas. No viaduto, a passagem de

11 Os portões centrais, destinados na época ao fluxo de veículos de tração animal e cargas, eram fechados no período noturno.

pedestres ficava nas laterais e ocupava cinco dos quatorze metros totais. Foi só após a reforma estrutural, no final da década de 1930, que o viaduto passou a ter o dobro da largura total, com as amplas calçadas dos dias atuais.

Em 1892, a avenida Paulista foi implantada¹², ampla e arborizada, inicialmente para acomodar residências de altíssimo padrão, com calçadas regulares mas ainda tímidas. Diferente do centro e outros bairros já existentes, as edificações surgem recuadas. A década também corresponde à chegada do primeiro automóvel a motor na cidade, uma atração que, junto aos bondes elétricos implantados com a chegada da Companhia Light, intensificou a disputa por espaço de circulação, especialmente após a virada do século. Não tardou e nem eram raras as notícias de atropelamento de pedestres, provocadas especialmente pela condução perigosa desses veículos.

Os automóveis não foram os primeiros a pôr em risco a segurança física dos pedestres na cidade, mas tinham maior velocidade do que os demais. De acordo com Fraya (2000, p. 143-144), no período final do império, que corresponde à circulação de bondes de tração animal, as vítimas de atropelamento eram principalmente “escravos, ex-escravos e imigrantes, meninos ou meninas italianas, quitandeiros, carroceiros etc. Há referências a ‘mulheres’ e ‘homens’, ‘pretos’ e ‘italianos’, ‘menores’ e ‘moleques’ atropelados; não a ‘senhoras’ ou ‘cavalheiros’, a ‘moços’ ou ‘moças”. Entre 1900 e 1905, 41% dos acidentes com bondes elétricos relacionavam-se a atropelamentos (FUNDAÇÃO, s/d, n.p.).

Apesar das medidas para a modernização e caracterização da cidade, Frehse (2011) resgata a impressão das condições da pavimentação desse período de transição noticiadas por relatos nos jornais. São de queixas quanto ao estado das calçadas no perímetro central – “verdadeiro atentado aos transeuntes” (LA CRONACA apud FREHSE, 2011, p. 362), com referências à rua XV de Novembro, largo do Tesouro, rua Marechal Deodoro – e de preocupações com sua segurança física, considerando a significativa quantidade de buracos. Talvez os esforços para a abertura de ruas e calçamentos da Intendência de Obras Municipais – criada pela Câmara Municipal em 1892 e logo transformada na Secretaria de Obras Municipais (SÃO PAULO, 2020) – não tenham sido suficientes para a manutenção das calçadas. A região, conhecida por triângulo central¹³, e outras vias de “importância” (SÃO PAULO, 1903), padeciam também de serviços atrasados ou precários de gestão desses espaços.

12 De acordo com Campos (2002, p.75), a abertura da avenida Paulista e bairro Higienópolis inauguram a localização de setores residenciais privilegiados.

13 Nomenclatura dada à configuração do perímetro resultado da intersecção entre as ruas Direita, XV de Novembro e São Bento, marcado por três igrejas.

O setor de Obras Municipais era responsável pela regulamentação e fiscalização dos melhoramentos do espaço público e edificações, especialmente quanto ao desenho e qualidade das vias públicas. Formada por engenheiros, a Comissão técnica de melhoramentos (1896-1898) esboçou um “Plano ou projeto geral para a cidade” de proposta viária, através de grande via perimetral, não concretizada (CAMPOS, 2002, p. 74), que já sinalizava o foco das intervenções públicas para a mobilidade nas décadas seguintes.

O surgimento do curso de engenharia civil¹⁴, com a criação da Escola Politécnica – mais tarde incorporada à Universidade de São Paulo – facilitou e ampliou a formação do corpo técnico a quem foi atribuído o *planejamento e organização* da cidade. A estrutura curricular era similar às instituições europeias (FICHER, 2005), o acesso à universidade era dos homens brancos de elite, com mulheres como alunas ouvintes: apenas duas, em toda primeira década de consolidação do curso¹⁵.

A moral e a opressão modulavam o uso das ruas e demais espaços públicos, restringiam e constrangiam a presença e comportamento de mulheres prostitutas. Uma mulher, ao estar no espaço público fora de determinados horários e desacompanhada (entre outros), poderia ser considerada como prostituta, o que confundia e incluía neste rol pejorativo uma gama ampla de atividades exercidas por mulheres no espaço público (ou que implicavam em uma frequente circulação nesses) como floristas, costureiras, vendedoras, lavadeiras, especialmente após o final da Primeira Guerra Mundial (MATOS, BORELLI, 2018, p. 133). Essa classificação é outra forma de opressão e controle sobre as mulheres no espaço público, e fortalece a imagem da mulher “casta” ao espaço doméstico, podendo estar fora apenas em situações pontuais, associadas ao cuidado da casa e em companhia.

Feldman (1988, p. 33) enfatiza que o Regulamento Provisório da Polícia de Costumes, que surge no íterim das determinações espaciais e modos sociais, foi uma norma de comportamento específica para essas mulheres, que chegou a apontar horários de permanência na rua, dentre outros. A demarcação dos limites de circulação, segundo a autora, foi uma forma de controle instituída pelo higienismo (ibid, p. 41), mantida no tempo através de outros instrumentos de moralismo e opressão. Havia “zonas de tolerância” com políticas específicas de confinamento. A calçada é uma das principais estruturas físicas na história da prostituição feminina (ibid, p.

14 Em 1893. Na sequência, também seria implantado o curso de Engenheiros Arquitetos, considerada uma especialidade do curso de engenharia civil que só seria desvinculada e reconfigurada com a criação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, a FAU-USP, em 1948.

15 Os primeiros anuários da Escola Politécnica, iniciados em 1900, reúnem uma série de trechos dos discursos proferidos nas sessões solenes de formação desses profissionais e remontam a identidade social dos primeiros engenheiros formados pela instituição. Nos discursos aparece que a instituição que tinha por missão conceber um “viveiro de homens úteis ao desenvolvimento do país e prosperidade de nossa Pátria” (BONTEMPI JR., 2015).

17). Como apontou Solnit (2016, p. 388), a presença de mulheres no espaço público foi oprimida até mesmo pelas expressões que sexualizavam o caminhar, identificando-as pejorativamente como “mulher da rua”, por exemplo.

Nos anos 1890, o comércio ambulante de mulheres pobres recuava das ruas centrais para “novos limites da pobreza urbana” (Dias, 1995, p. 244), dando espaço aos novos mercados e atividades comerciais. Enquanto a circulação feminina era intensificada com a instalação das primeiras indústrias e com o final oficial da escravidão¹⁶, a expansão industrial trouxe significativa incorporação de crianças e mulheres aos espaços de circulação das cidades – somando aos grandes deslocamentos de lavadeiras, costureiras, amas de leite e outras (MATOS e BORELLI, 2018, p. 132).

A gestão de Antônio da Silva Prado (1899-1911) envolveu uma intensa produção de normas e investimentos¹⁷ para a reconfiguração da região central. Grandes obras públicas de abertura de vias e calçamentos valorizaram os espaços de deslocamento, institucionalizando um modelo de organização espacial que tentava acompanhar o acelerado crescimento urbano no período¹⁸ (CAMPOS, 2002, p. 82).

Na virada do século, a municipalidade seguia a agenda de intervenções que encorpavam espaços para a circulação a pé em ritmo acelerado, favorecendo um clima social de exibição da elite. Essa classe passou a adotar o novo hábito como um status coerente à modernização da cidade, incorporando-se mais às ruas (FREHSE, 2011, p. 249). Inclusive, é a postura de exibição ao *flanar* pelas ruas, de excepcionalidade e não deixar-se ficar – sobretudo para mulheres, em companhia –, que diferencia este grupo dos demais pedestres para os quais a rua é “lugar regular de trabalho e ócio” (ibid, p. 253). Deste modo, a remodelação da praça da República e ampliação da conexão no solo urbano configurou o passeio público como um novo palco para a sociabilidade da elite, com caminhos sinuosos e contemplativos para permanência passageira – espaço que permanece simbólico ainda nos dias atuais, com outras dinâmicas e significativa conexão entre modais e com a circulação na região central.

16 Quando as “ruas, becos, ladeiras e largos da cidade” tornaram-se “legalmente acessíveis ao trânsito de todos, negros e brancos, pobres e ricos, brasileiros e estrangeiros, a qualquer hora do dia ou da noite”, foi consolidada a circulação como norma de civilidade (FREHSE, 2011, p. 49).

17 De acordo com Harkot (2018, p. 66-67), o período de embelezamento “deixa a cidade profundamente endividada - e “disciplinada”, recaindo sobre a gestão seguinte, de Washington Luís (1914-1919), o ônus da dívida.

18 Em um período de 30 anos (1872-1900), a cidade cresceu cerca de sete vezes, contabilizando 239.820 habitantes na virada do século. Desses, 48% seriam mulheres. Fonte: IBGE, Censo Demográfico. Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas.php

O período de remodelação da praça integra um conjunto de abertura e alargamento de largos e ruas no núcleo central, como ocorreu com a principal rua comercial da cidade nesse período, a Rua XV de novembro. Ao ampliar a largura das vias, ampliou-se o potencial de circulação de mercadorias e pedestres (Fraya, 2011). As propostas para as intervenções prescindiram, em alguns casos, da demolição de edificações coloniais, apagando não só memórias, mas presenças sociais – sobretudo de populações subalternizadas que, por serem forçadas às margens, imediatamente sentiram o impacto na mobilidade. Tais adequações geométricas foram premissas técnicas comuns após a chegada da Companhia Light em 1899.

Para adequação geométrica (1903-1906) em direção ao quadrante Oeste, onde estariam os bairros “nobres”, o Largo do Rosário (atual praça Antônio Prado), situado no final da via, tem a Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, um polo de encontro da comunidade negra, demolida em 1904 e “transferida” para o Largo Paissandu (CAMPOS, 2002, p. 83). De acordo com o autor, ao livrar a região desse “estigma”, abria-se espaço para o núcleo empresarial e social da cidade. Ergue-se no local o edifício Martinico, ocupado pela sede da Light e redação do jornal O Estado de S. Paulo.

Como detentora do monopólio da concessão do serviço de bondes elétricos e, em poucos anos, também produtora e distribuidora de iluminação elétrica, a Companhia implicou transformações em muitas ruas da cidade e influenciou sua expansão (CAMPOS, 2002). O novo capítulo da história da iluminação pública da cidade foi marcado, em 1895, pela instalação das primeiras lâmpadas elétricas¹⁹ para atração de fluxo noturno de clientes nas vias comerciais, com formas e dimensões de luminárias compatíveis à escala humana, seguindo o padrão existente. Nessa década, toldos em fachadas comerciais tornaram-se mais notáveis em registros fotográficos, representando um novo elemento espacial que introduziu certo conforto, inclusive, aos deslocamentos a pé durante o dia, relacionado à proteção de intempéries. Antes de se mostrarem bastante úteis, inicialmente, soavam mais como uma barreira ao trânsito de pessoas do que proteção, dada as baixas alturas em que eram instalados (CRONACA, 1907 apud FREHSE, 2011, p. 361).

A chegada da Companhia City simbolizava uma nova interferência da esfera privada sobre a pública no gerenciamento urbano. Adquiriu um extenso banco de terras, para implementação de novos loteamentos unifamiliares de alto padrão, com normas específicas para ocupação dos lotes, inspirados no conceito de cidade-jardim inglês (CIA. CITY, 2018). Produziu o Pacaembu (1913) e o Jardim América (1917), no quadrante Sudoeste, bairros com calçadas que acompanhavam o

¹⁹ De acordo com registros da Prefeitura Municipal de São Paulo (2008, p. 154), a primeira rua a receber iluminação elétrica na cidade foi a Barão de Itapetininga. A iluminação elétrica gradativamente substituiu a iluminação a gás ao longo das décadas seguintes, mantendo formas e dimensões quando em instalação sobre calçadas e praças (RODRIGUES, 2008, p. 154).

traçado curvilíneo das ruas, sempre com tratamento paisagístico. A valorização imobiliária, especialmente nas ruas orgânicas e exclusivamente residenciais do Pacaembu, pouco contribuiu para uma maior presença de pessoas caminhando nos dias atuais, dada sua topografia e perfil de moradores que pouco se apropriam do espaço das ruas.

Para mulheres brancas e burguesas, a circulação no espaço urbano, desde que justificada e acompanhada, se expandiu. Passeios públicos se tornaram palco para incursão com amigas, familiares ou companheiros. Compromissos sociais, para além das breves circulações motivadas por “afazeres”, se ampliaram com a urbanização da cidade, justificando a saída do ambiente privado para outras atividades específicas. Ir à rua passou a ser cogitado, na medida em que a participação em eventos culturais, como idas ao teatro, motivava a circulação noturna, ainda que sempre acompanhada e possivelmente não a pé. Gradativamente, se tornou menos incomum encontrar a figura desta mulher andando pelas ruas centrais da



Imagem 04 (esquerda): Proximidade do atual Parque D. Pedro II, cerca de 1910. Foto de Vincenzo Pastore. A imagem mostra vendedoras ambulantes conversando no espaço público.
Fonte: IMS, Acervo.

Imagem 05 (direita): Proximidade do atual Parque D. Pedro II, cerca de 1910. Foto de Vincenzo Pastore. A imagem mostra mulheres de diferentes classes circulando por motivos de manutenção da vida cotidiana.
Fonte: IMS, Acervo.



Imagem 06: Rua Direita, 1908. Foto de Vincenzo Pastore. Ao fundo, vê-se mulheres e crianças circulando pelas calçadas estreitas.
Fonte: IMS, Acervo.



Imagem 07: Centro, 1905. Foto de autoria não identificada.
Fonte: PONTES, 2003.

cidade durante o dia. As avenidas largas tornaram-se ambiente agradável para andar, com as brisas frescas que eram proporcionadas. June Edith Hahner (2003 apud SALVETTI, 2011, p. 79) menciona relatos de visitantes estrangeiros, no início do século, que citam maior presença de mulheres de classe alta nos novos espaços urbanos e contexto em que se davam. A partir dos anos 1910, tornar-se-ia comum frequentar casas de chá e ir às compras sem a companhia masculina.

A imagem desse grupo de mulheres experimentando o deslocamento pela rua rumo a destinos agora considerados adequados (sobretudo desvinculados do fluxo laboral) é admitida de forma distinta da de mulheres pobres e negras, visível pela atmosfera social de recepção e inexistência de normas de conduta e controle para a presença dessas últimas no espaço urbano. A maior liberdade de circulação de mulheres pobres, em circuito ativo relacionado às possibilidades de trabalho e sobrevivência como já observado, revelavam um maior dinamismo nos espaços de deslocamento (Soihet, 2001).

No início dos anos 1900, um plano de melhoramentos urbanos, proposto inicialmente pelo vereador-engenheiro Silva Telles²⁰ e encabeçado por Vítor Freire, buscou apresentar medidas para desafogar a região central, quando a circulação da população já era considerada uma situação crônica e desafiante:

O conturbado cotidiano e fluxo de circulação nas ruas do triângulo foram uma das questões que o vereador levantou, propondo novos eixos de circulação e a conseqüente ampliação da capacidade de tráfego das vias, modificando sua estrutura e transformando a forma do desajeitado traçado da colina (RODRIGUES, 2008, p. 110).

O plano previa intervenções entre os Vales do Anhangabaú e Tamanduateí e mostrava alguma preocupação com a largura de calçadas na transformação de ruas, ainda que o bonde elétrico fosse a prioridade. Continha uma primeira proposta para urbanização do Vale do Anhangabaú, com uma avenida *boulevard*, conectando as ruas Formosa e Líbero Badaró através de caminhos sinuosos de pedestres, organicamente traçados entre áreas verdes e sob fundo do vale, mas acabou reformulada pelo Plano Bouvard e executada na gestão de Washington Luís (1914-1919). Entregue em 1917, o projeto do parque do Anhangabaú “dava continuidade ao projeto de elitização do espaço público nas áreas centrais” (HARKOT, 2018, p. 67), privilegiando os bairros nobres na expansão de serviços urbanos.

20 Augusto Carlos da Silva Telles foi vereador entre 1905-1911. O documento “Os Melhoramentos de São Paulo” foi escrito no ano seguinte à sua entrada na Câmara. Na época, a região central mostrava sinais de esgotamento, como na Rua São Bento, que não comportava o tráfego de linhas de bonde, automóveis e pedestres.

Nos anos 1890, o comércio ambulante de mulheres pobres recuava das ruas centrais para “novos limites da pobreza urbana” (Dias, 1995, p. 244), dando espaço aos novos mercados e atividades comerciais. Enquanto a circulação feminina era intensificada com a instalação das primeiras indústrias e com o final oficial da escravidão¹, a expansão industrial trouxe significativa incorporação de crianças e mulheres aos espaços de circulação das cidades – somando aos grandes deslocamentos de lavadeiras, costureiras, amas de leite e outras (MATOS e BORELLI, 2018, p. 132).

A gestão de Antônio da Silva Prado (1899-1911) envolveu uma intensa produção de normas e investimentos² para a reconfiguração da região central. Grandes obras públicas de abertura de vias e calçamentos valorizaram os espaços de deslocamento, institucionalizando um modelo de organização espacial que tentava acompanhar o acelerado crescimento urbano no período³ (CAMPOS, 2002, p. 82).

Na virada do século, a municipalidade seguia a agenda de intervenções que encorpavam espaços para a circulação a pé em ritmo acelerado, favorecendo um clima social de exibição da elite. Essa classe passou a adotar o novo hábito como um status coerente à modernização da cidade, incorporando-se mais às ruas (FREHSE, 2011, p. 249). Inclusive, é a postura de exibição ao *flanar* pelas ruas, de excepcionalidade e não deixar-se ficar – sobretudo para mulheres, em companhia –, que diferencia este grupo dos demais pedestres para os quais a rua é “lugar regular de trabalho e ócio” (ibid, p. 253). Deste modo, a remodelação da praça da República e ampliação da conexão no solo urbano configurou o passeio público como um novo palco para a sociabilidade da elite, com caminhos sinuosos e contemplativos para permanência passageira – espaço que permanece simbólico ainda nos dias atuais, com outras dinâmicas e significativa conexão entre modais e com a circulação na região central.

O período de remodelação da praça integra um conjunto de abertura e alargamento de largos e ruas no núcleo central, como ocorreu com a principal rua comercial da cidade nesse período, a Rua XV de novembro. Ao ampliar a largura das vias, ampliou-se o potencial de circulação de mercadorias e pedestres (Fraya, 2011). As propostas para as intervenções prescindiram, em alguns casos, da demolição

1 Quando as “ruas, becos, ladeiras e largos da cidade” tornaram-se “legalmente acessíveis ao trânsito de todos, negros e brancos, pobres e ricos, brasileiros e estrangeiros, a qualquer hora do dia ou da noite”, foi consolidada a circulação como norma de civilidade (FREHSE, 2011, p. 49).

2 De acordo com Harkot (2018, p. 66-67), o período de embelezamento “deixa a cidade profundamente endividada - e “disciplinada”, recaindo sobre a gestão seguinte, de Washington Luís (1914-1919), o ônus da dívida.

3 Em um período de 30 anos (1872-1900), a cidade cresceu cerca de sete vezes, contabilizando 239.820 habitantes na virada do século. Desses, 48% seriam mulheres. Fonte: IBGE, Censo Demográfico. Disponível em: http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas.php

de edificações coloniais, apagando não só memórias, mas presenças sociais – sobretudo de populações subalternizadas que, por serem forçadas às margens, imediatamente sentiram o impacto na mobilidade. Tais adequações geométricas foram premissas técnicas comuns após a chegada da Companhia Light em 1899.

Para adequação geométrica (1903-1906) em direção ao quadrante Oeste, onde estariam os bairros “nobres”, o Largo do Rosário (atual praça Antônio Prado), situado no final da via, tem a Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, um polo de encontro da comunidade negra, demolida em 1904 e “transferida” para o Largo Paissandu (CAMPOS, 2002, p. 83). De acordo com o autor, ao livrar a região desse “estigma”, abria-se espaço para o núcleo empresarial e social da cidade. Ergue-se no local o edifício Martinico, ocupado pela sede da Light e redação do jornal O Estado de S. Paulo.

Como detentora do monopólio da concessão do serviço de bondes elétricos e, em poucos anos, também produtora e distribuidora de iluminação elétrica, a Companhia implicou transformações em muitas ruas da cidade e influenciou sua expansão (CAMPOS, 2002). O novo capítulo da história da iluminação pública da cidade foi marcado, em 1895, pela instalação das primeiras lâmpadas elétricas⁴ para atração de fluxo noturno de clientes nas vias comerciais, com formas e dimensões de luminárias compatíveis à escala humana, seguindo o padrão existente. Nessa década, toldos em fachadas comerciais tornaram-se mais notáveis em registros fotográficos, representando um novo elemento espacial que introduziu certo conforto, inclusive, aos deslocamentos a pé durante o dia, relacionado à proteção de intempéries. Antes de se mostrarem bastante úteis, inicialmente, soavam mais como uma barreira ao trânsito de pessoas do que proteção, dada as baixas alturas em que eram instalados (CRONACA, 1907 apud FREHSE, 2011, p. 361).

A chegada da Companhia City simbolizava uma nova interferência da esfera privada sobre a pública no gerenciamento urbano. Adquiriu um extenso banco de terras, para implementação de novos loteamentos unifamiliares de alto padrão, com normas específicas para ocupação dos lotes, inspirados no conceito de cidade-jardim inglês (CIA. CITY, 2018). Produziu o Pacaembu (1913) e o Jardim América (1917), no quadrante Sudoeste, bairros com calçadas que acompanhavam o traçado curvilíneo das ruas, sempre com tratamento paisagístico. A valorização imobiliária, especialmente nas ruas orgânicas e exclusivamente residenciais do Pacaembu, pouco contribuiu para uma maior presença de pessoas caminhando nos dias atuais, dada sua topografia e perfil de moradores que pouco se apropriam do espaço das ruas.

4 De acordo com registros da Prefeitura Municipal de São Paulo (2008, p. 154), a primeira rua a receber iluminação elétrica na cidade foi a Barão de Itapetininga. A iluminação elétrica gradativamente substituiria a iluminação a gás ao longo das décadas seguintes, mantendo formas e dimensões quando em instalação sobre calçadas e praças (RODRIGUES, 2008, p. 154).

O Plano Bouvard resultou na implementação de outro jardim público: o da Várzea do Carmo (posteriormente conhecida como Parque D. Pedro), cujo projeto previa destinar parte da sua extensão para venda, de forma a financiar parte do investimento (CAMPOS, 2002, p. 149) e reduzir os espaços caminháveis.

Em 1910, mulheres de elite estavam nas ruas conferindo novos costumes cotidianos vinculados à vida cosmopolita que se queria instaurar em novos espaços sociais. A inauguração do salão de chá, na prestigiada Mapping Store, instalada inicialmente em uma das ruas comerciais mais movimentadas, a XV de novembro, logo tornou-se um ponto de referência da sociedade burguesa. Sofisticado, o ambiente atraía *damas* da cidade, que se encontravam para o “chá das cinco” (INSTITUTO, 2013). As vitrines de vidro na fachada, com exposição de produtos femininos e para casa, atraindo atenção de caminhantes ao mesmo tempo em que garantia o fluxo pela via sem que fosse necessário entrar nas lojas.

Embora circulassem, as mulheres tinham o lar como “espaço privilegiado”, de “respeito social”. (PINSKY, 2018a, p. 472). Mas mulheres passaram a trabalhar na primeira fase da indústria, e como operárias, assim como outras trabalhadoras, eram julgados moralmente e estigmatizadas (MATOS e BORELLI, 2018, p.133), em um modelo imaginário de família e mulher burguês (RAGO, 2014, p. 86).

Com a emancipação da mulher operária, surgem medidas regulamentadoras do trabalho nas indústrias, com a proibição do trabalho noturno. Respondia às longas jornadas de trabalho precarizado de mulheres e crianças menores de 14 anos, algumas das reivindicações da greve de 1917 (também liderada por mulheres), mas essa proibição também foi lida como uma reação moral, considerando o trabalho noturno imoral e incompatível com a maternidade (RAGO, 2014, p. 96-97).

Em 1915, foi revogado o Código de Posturas de 1886²¹ que definia os passeios a partir do tipo de via lindeira, o que não necessariamente culminou na melhoria destes espaços.

O final da década de 1920 foi marcado por sinais de saturação e ineficiência dos serviços de bonde, recém instalados ao principal meio de transporte coletivo, e foi proposto o primeiro abrigo para espera de bonde, ora com comércio, ora apenas com uma cobertura (RODRIGUES, 2008, p. 154), um mobiliário inédito de interligação modal.

21 A Lei nº 1666, de 26 de março de 2013, entrou em vigor em 1915, pelo Ato nº 767, de 14 de julho. De acordo com Rodrigues (2008, p.163), mencionava a possibilidade de opção pela reta ou pela curva quando da abertura das ruas, demarcando sua representação e controlando seu rigor.

Surgem outras inovações espaciais, como calçadas uniformes, saneamento, e sistema de iluminação públicos. Com a multidão tomando as ruas centrais, mulheres experimentavam autonomia em seus deslocamentos cotidianos, em um modelo de vida urbana acessível para poucas e nada homogêneo (espacial ou socialmente). O lugar do passeio foi remodelado em operações que diferenciaram os espaços da elite burguesa e das classes mais pobres.

1923
Lei nº 2.611
oficializava abertura de vielas pedestres

1924
Lei nº 2.689
definia largura e pavimentação de passeios por tipo de via

1925
Lei nº 2898
Divisão de Urbanismo

1929
Lei nº 3.427
passeios na largura de 1/5 da via

1939
Decreto-Lei nº 14
define pavimentação passeios Av. 9 Julho

1920
Remodelação
Vale do Anhangabaú

1922
Remodelação
Várzea do Carmo

1935
Lazer/Cultura
parques infantis (primeiros)



1924
Transporte público
ônibus (início circulação)

1939
Extensão via
Rua Direita exclusiva para pedestres (dia)

1934
Participação
direito ao voto (todas as mulheres)

1940
Decreto-Lei nº 41
 verticalização Av.
 Ipiranga (calçadas
 centro requalificadas)

1947
Decreto-Lei nº 43
 Secretaria de Obras
 (Depto. de Urbanismo)

1957
Lei nº 5.114
 Construção galerias
 (obrigatória nas vias
 especificadas)

1941
Decreto-Lei nº 3.651
 CTB - obrigatoriedade
 faixa de pedestres

1940
Remodelação
 parques e praças
 (articuladas ao Plano
 Avenidas)

1945
Remodelação
 Plano de Avenidas
 concluído

1949
Remodelação
 vários - Melhoramentos
 Públicos (Robert Moses)

1952
Remodelação
 Vale do Anhangabaú
 (transformado em
 avenida)

Remodelação
 Viaduto do Chá
 (estrutura concreto)

1950
Lazer/Cultura
 salas de cinema e
 galerias



1945?
Travessia
 travessia pedestres
 (primeiras)

1955
Equipamentos
 escada rolante (primeira,
 em galeria)

1943
Participação
 CLT (mulheres casadas)

1956
Participação
 luta por creches

2.2 | O rodoviarismo ganha cena na cidade cosmopolita [1920-1950]

Os melhoramentos criaram ambientes para a vida pública de mulheres brancas de elite, incentivando-as a circularem. O período seguinte, apresentado por alguns autores como de construção de uma imagem de cidade cosmopolita (SANTORO, 2004), não mostrou uma qualificação dos espaços dos deslocamentos a pé de forma homogênea no território (senão por desdobramentos indiretos e localizados), mas hierarquizaram as propostas viárias favorecendo as políticas rodoviaristas e os espaços da velocidade. Os lugares do caminhar passaram a ser qualificados quando vinculados a outros sistemas de mobilidade, agora o rodoviário.

Nos anos 1920, mudanças importantes no campo socioeconômico afetaram a forma das mulheres estarem no espaço urbano. Seguindo a tendência anunciada na década anterior, novas oportunidades de trabalho assalariado e escolaridade aumentaram a presença de “moças respeitáveis” circulando pelas ruas (PINSKY, 2018a, p. 475). Essa condição era realizada através de profissões específicas, em particular em escritórios e escolas primárias, ocupações atribuídas e consideradas adequadas para mulheres da classe média.

Com as primeiras salas de cinema²² e a prática do *footing* nas ruas centrais, jovens mulheres de elite aproximaram-se de novas atividades cotidianas de diversão. Considerada por Pinsky (ibid, p. 478) como uma inovação ancorada no desenvolvimento urbano, o *footing* tinha como palco principal as ruas elegantes do comércio, como a rua Direita e a São Bento, e praças centrais, nas quais o ato de andar a pé tinha um objetivo singular: estabelecer o flerte com pretendentes, um entretenimento organizado sob a caminhada. Apesar da prática conter códigos e comportamentos específicos, trazia uma liberdade de circulação para mulheres, que podiam sair sozinhas ou aos pares. O contexto também trouxe mudanças na vestimenta feminina para peças mais leves, práticas e confortáveis, incluindo calças (PINSKY, 2018a; SOLNIT, 2016; HARKOT, 2018).

A conciliação entre momentos de lazer e atividades laborais por grupos de mulheres mais pobres também aconteciam nos espaços caminháveis. Na sua investigação sobre o cotidiano desse grupo de mulheres durante a década de 1920, Salvetti (2011) relata que a organização de seus itinerários a pé ou de bonde buscava tirar proveito dessas saídas para participar dos novos costumes da vida urbana, à maneira que podiam. Procuravam integrar-se ao *footing* com vestimenta adequada, como fez Dona Inez, uma trabalhadora doméstica negra, não sem despertar

22 Data de 1907 a primeira sala de cinema na cidade, localizada na rua São João (antes de tornar-se avenida). Em 1921, foi inaugurada a primeira sala na República, e, a partir da década seguinte, tornaram-se mais comuns e procuradas, especialmente pela elite paulistana. Ver Santoro, 2004.

incômodo. Lembrando dos tempos de footing, Dona Inez relata ocasiões de ter pegado escondido roupas e sapatos de sua patroa para passear naquelas ruas. A imprensa noticiava a presença incômoda de domésticas e costureiras nas ruas mais burguesas da cidade, por ocasiões variadas: “Elas continuam circulando, andando por aqui! E (insolentes) se defendem [...] elas desejam como nós! (ARIEL, 1925 apud SALVETTI, 2011, p. 133).

Circulavam operárias fabris, parteiras, amas-de-leite, costureiras e outras trabalhadoras através da manutenção de seus trabalhos em movimentos permanentes, o “andar de cá para lá” (ibid, p. 74), entre bairros nobres, centro e regiões periféricas. Mas sob o jugo dos aparelhos de controle: de acordo com Pinsky (2018a, p. 474), mulheres pobres, ao se deslocar pela cidade, eram incomodadas pela polícia com agressões verbais ou físicas, sobretudo se fossem negras.

O controle policial delimitava “zonas de tolerância” para territórios da prostituição. Feldman (1988, p.34) cita a criação da Delegacia de Costumes e Fiscalização de Jogos, em 1924, como uma primeira atuação de regulação do espaço urbano, junto aos demais processos segregatórios e disciplinadores que, de atuação enfática, confinavam mulheres prostitutas. O objetivo não era proibir a prática e, sim, torná-la “tolerada, vigiada e regulamentada” (ibid, p.40). De acordo com Rago (2014, p. 122), a imagem dessa “mulher pública”, construída em oposição à da mulher casta e familiar do discurso médico, seria incompatível com a categoria de trabalho, justificando seu enclausuramento nas vigiadas casas de tolerância ou bordéis – longe das ruas, com “poucas permissões de saída” (ibid, p. 124; RAMOS, 2019).

Periódico da época, o Jornal do Commercio veicula, em 1920, o artigo “Do que precisa São Paulo: um punhado de idéias sobre a cidade”, assinado por Milcíades Porchat. A coletânea contava com sugestões de futuras intervenções na cidade, de desestímulo da estrutura coletiva como forma de solução dos problemas de circulação e do redimensionamento de calçadas – “calçadas largas, como temos são muito úteis, mas é artigo de luxo” – evidenciando a nova lógica de organização espacial: “prejudicam-se as calçadas, nunca o leito carroçável” (PORCHAT, 1920, p. 17 apud CAMPOS, 2002, p. 230).

A entrada gradativa do veículo individual motorizado ocupou os espaços de circulação e limitou sua ampliação para deslocamentos a pé. A regulação de 1920²³ estabelecia a altura das edificações em relação à largura das ruas, uma medida da agenda política enviesada pelas pressões imobiliárias (CAMPOS, 2002, p. 259) que afetou os espaços dos pedestres. Também o padrão de pavimentação e larguras

23 Lei Municipal nº 2.332, de 09 de novembro de 1920. Estabelece o padrão municipal para

de passeios foram regrados por legislação específica²⁴, ambos parametrizados em relação à via, mas que poderiam ser estreitados nas regiões de grande fluxo de bondes.

Outra lei municipal²⁵, que tinha o engenheiro Anhaia Mello como um dos seus principais defensores, permitia que vias não tivessem o padrão rígido de 16 metros de largura e pudessem ter variáveis definidas a partir de uma classificação baseada nos fluxos, mantendo recuos frontais variados para as edificações. Nessa mesma lei, não implantada de imediato, havia propostas para ruas de pedestres na área central que teriam largura entre quatro e seis metros (RODRIGUES, 2008, p. 194).

As disputas espaciais e conflitos que aconteciam entre os diferentes modos de deslocamento não eram exclusivos da região central. Nos anos vinte, os bairros²⁶ ainda eram ocupados por carroças e charretes, e também apresentavam acidentes.

Durante a gestão de José Pires do Rio (1926-1930), a proposta apresentada pelo engenheiro e secretário de Viação de Obras Públicas, Francisco Prestes Maia, foi determinante para toda estrutura de mobilidade que passou evidentemente a servir aos interesses rodoviaristas. Passeios, praças e jardins foram eliminados em benefício do tráfego de veículos, inspirados no Plano de Avenidas (1930)²⁷ de Prestes Maia que propunha a cidade de crescimento ilimitado, em um sistema composto por avenidas de irradiação que partiam de perímetro central, mononuclear. Assumindo

construções particulares no município.

24 Lei Municipal nº 2.689, de 04 de abril de 1924. Dispõe sobre a pavimentação da cidade. O mosaico português é um dos tipos de pavimentos definidos, para ruas residenciais, parques e jardins, e ficavam a cargo da prefeitura, quando em grandes áreas públicas. De acordo com Rodrigues (2008, p. 251), nas vias com uma ou mais linhas de bonde, recomendava-se o estreitamento dos passeios de modo a garantir estacionamento e passagem desses veículos.

25 Lei Municipal nº 2.611, de 20 de junho de 1923. “Prohíbe a abertura de vias de comunicação, em qualquer perímetro do município, sem prévia licença da Prefeitura”. De acordo com Rodrigues (ibid, p. 194), a lei superava “as normativas de projeto e implantação presentes na cidade desde a supressão do código de 1886 pelo Ato nº767”.

26 Como foi identificado por Salvetti (2011, p. 36) através de Boletins de Ocorrência do Serviço de Segurança Pública (Arquivo do Estado de São Paulo), que apontavam atendimentos do tipo em postos de saúde, nos bairros da Lapa, Pari, Perdizes e Brás. A identificação dessas mulheres as relacionam ao setor de trabalho informal.

27 Desenvolvido pelo Engenheiro Francisco Prestes Maia, o Plano tinha inspiração nos anteriores de Victor Freire e Ulhoa Cintra e outras propostas e ideias desenvolvidas desde o final do século anterior. As obras teriam início em 1934, com Fábio da Silva Prado, efetivando-se na gestão de Prestes Maia, em 1945. A proposta vinha como solução aos congestionamentos da área central e trazia caráter expansionista, influenciado pela ideia de que a grande cidade era uma realidade inevitável. De acordo com Campos (2002, p. 396), a City Efficient era uma sucessão dos ideais regeneradores da City Beautiful, inspiradas nos manuais de urbanismo da época, difundidas especialmente pelo nova-iorquino Nelson Lewis.

o padrão de ocupação em fundo de vale, as avenidas possibilitaram um crescimento horizontal da cidade ilimitado, de baixo adensamento, assumindo uma urbanização que dava costas aos grandes rios e apagava tantos outros (ibid, p. 219).

O plano só começou a ser implementado durante as gestões de Fábio Prado (1934-1937) e Prestes Maia (1937-1945). O Vale do Anhangabaú foi transformado de parque para a Av. Anhangabaú, que formava um dos tramos do conhecido Sistema Y, além de estacionamento para veículos individuais (CAMPOS, 2002, p. 80). A avenida foi rebatizada de Av. Nove de Julho. Como outras avenidas do plano, prioriza os carros em detrimento dos usos e apropriação de calçadas por pedestres (GONÇALVES, 2020, p. 309).

Nas grandes avenidas, alargadas ou novas, o espaço de travessia e de exposição aos veículos motorizados ficava maior. A segregação entre leito viário e passeio público tornava-se mais rígida e desproporcional. Embora a iluminação pública tenha sido reforçada nesses eixos, os tipos de postes mais comuns implantados no Plano de melhorias tinham alturas mais elevadas, e, nas ruas centrais, era favorecida a iluminação do leito carroçável (RODRIGUES, 2008, p. 260). Novos elementos surgiram, incompatíveis com a mobilidade a pé e de bicicletas: túneis e novos viadutos, exclusivos a veículos motorizados. O modelo de ocupação nos fundos de vales impôs a necessidade de novas formas de conexão entre diferentes níveis para pedestres, firmando as escadarias como um novo e essencial elemento na rede da mobilidade a pé por todo o território, seja nas saídas de túneis – e aqui, muito associadas ao contexto de contemplação, quando abriam-se passeios e jardins no nível mais baixo – ou próximo aos viadutos – como acontece durante a reforma do Viaduto do Chá.

A ânsia pela conexão e ideal de modernização através do projeto de implantação para o Plano de Avenidas provocou um deslocamento forçado de parte da população mais pobre para outras regiões. Identificado recentemente em uma pesquisa²⁸, está outra intenção que foge ao cunho técnico do Plano e se configura como uma prática higienista de uso e circulação no espaço associadas à valores morais das mulheres, ainda muito presentes nos anos 1930 e 1940, e foi incentivada por Prestes Maia. A partir de bases cartográficas mais precisas disponíveis durante a revisão do projeto, Maia modificou algumas conexões do Perímetro de Irradiação criando sub-radiais afluentes e ruas periféricas para encurtar distâncias. Entretanto,

através do mapeamento dos antigos estabelecimentos voltados para a atividade da prostituição e a comparação entre a localização de tais estabelecimentos e a escolha dos locais de abertura das novas vias do

28 “Paulicéia Esfacelada: demolições e reconfigurações da capital pelo Plano de Avenidas” é o resultado de uma pesquisa conduzida por Fernando Atique (UNIFESP), envolvendo um grande grupo de profissionais e materiais de fonte primária, com apoio da FAPESP e CNPQ. Os resultados desta pesquisa foram publicados em formato de exposição virtual, em 2021.

plano, é possível constatar que a escolha por abrir ou alargar novas vias na região central ocorreu justamente onde se localizava o maior número de estabelecimentos de prostituição. A justificativa técnica baseava-se no discurso da necessidade dessas ruas para conduzir do centro a periferia e permitir conexões (ATIQUÊ, 2021, n.p.).

Diversas ruas que abrigavam os estabelecimentos foram alargadas, remodeladas ou demolidas para dar espaço às novas vias do Plano, sem estudo prévio sobre a necessidade de suas mudanças e sem motivação com a melhoria da circulação. As profissionais compulsoriamente transferidas dessas vias passam a ser confinadas em regiões mais afastadas da República e Sé, sem planejamento ou assistência às condições de circulação dessas, alterando os espaços de sociabilidade dessas mulheres para abrir espaço para uma “nova classe de usuários que circulavam nos arredores das vias do Perímetro de Irradiação” (ibid, n.p.).

Antes do perímetro de irradiação tomar dimensão, os ônibus ganharam algum espaço na cidade por alcançar territórios mais distantes onde os bondes não chegavam. Nas regiões mais periféricas, ainda com ruas sem pavimentação, o sistema inicialmente atuava de forma independente, até que a Light incorporou alguns veículos para complementar a sua operação, no final dos anos vinte²⁹. A demanda pelo serviço, que conectava essa população periférica às atividades urbanas mais centralizadas, assumiria por completo o espaço do transporte público coletivo até a década de 1940, quando os bondes praticamente deixaram de operar (embora o último tenha sido desativado apenas no final dos anos 1960). Na proposta de Maia, os bondes elétricos até estavam considerados como parte do sistema viário, mas os ônibus foram o principal elemento coletivo articulador da expansão urbana sobre o território.

No núcleo central, a desativação do bonde elétrico em uma das principais vias comerciais da cidade, Rua Direita, seguida pela São Bento, reorientou o espaço de acordo com sua vocação: exclusivo para os deslocamentos a pé. Malatesta (2007) identifica, no final dos anos trinta, o primeiro projeto de restrição ao tráfego motorizado de caráter operacional³⁰ como medida para compensar o espaço subdimensionado dessas calçadas.

29 De acordo com Bazani (2010), especialista em transporte público, os “auto-ônibus” (nomenclatura inicial dos ônibus) já existiam desde a década de 1910, funcionavam sem itinerário e ponto fixo. Mas foi devido a uma grande seca entre 1923 e 1924, que prejudicou a geração de energia elétrica e, conseqüentemente a circulação de bondes, que a Light & Power Co. acabou por importar 50 ônibus nos anos seguintes. As companhias só iriam surgir alguns anos depois, através de espaço conquistado junto ao setor imobiliário, que se beneficiava da presença dos ônibus como atrativos para novos moradores. A última viagem de bonde foi realizada em 1968.

30 O fechamento era feito apenas durante o dia, nesse primeiro momento. O bloqueio definitivo, estendido para outras vias centrais, aconteceria apenas na década de 1970, através da Ação Centro da CET-SP, (ibid, 2007, p.36).

Mulheres de classe média e elite começavam a se inserir no mundo político – é na década de 1930 que mulheres solteiras e viúvas com renda própria ou casadas, se autorizadas pelo marido, passaram a ter direito ao voto³¹.

Conforme crescia o parque industrial brasileiro, medidas contra o trabalho feminino diminuía a proporção de mulheres entre o quadro de funcionários (PINSKY, 2018a, p. 503; MATOS; BORELLI, 2018, p. 134). Mas mulheres se mantiveram no mercado de trabalho, apesar do “deslocamento tático” (RAGO, 2014, p. 226) que movimentou o operariado do centro para as regiões periféricas, reclusas ao universo interno e controlado do trabalho e das vilas operárias³², promovido por um conjunto de procedimentos disciplinares. A mobilidade cotidiana de mulheres operárias passou a incorporar mais explicitamente a do cuidado com a criança com a instalação dos primeiros Parques Infantis – complexo educacional, cultural e de lazer em bairros populares³³ – onde poderiam deixar as crianças assistidas durante suas jornadas de trabalho (VIEIRA, 2004, p. 119). Em 1956, a I Conferência Nacional das Mulheres Trabalhadoras do Brasil destacaria a luta por creches em suas discussões. Em São Paulo, essa luta foi encabeçada por movimento específico, como se verá décadas adiante.

A infraestrutura para mobilidade a pé e os espaços públicos de sociabilidade tiveram, especialmente a partir de iniciativas privadas, uma qualificação como um desdobramento indireto da implantação das novas e largas avenidas - uma contradição do Plano de Prestes Maia e que ficou concentrada no núcleo central do perímetro de irradiação. Ao criar grandes espaços voltados para o veículo individual ganhar velocidade, as calçadas são impactadas. Seja através da ampliação da largura dessas e com pavimentação regular (previstas em legislação) e implantação de edificações de uso misto e em favorecimento aos fluxos caminháveis (com “miolos” de quadras acessíveis e conjuntos permeáveis), o desdobramento promovido configuram estímulos para o deslocamento a pé (ainda que de forma secundária).

O Plano de Avenidas foi acompanhado da verticalização nas avenidas estruturais, com aspirações de caráter cosmopolita (SANTORO, 2004). Algumas das avenidas, como foi o caso da Av. Ipiranga, foram abertas acompanhadas por decreto-lei que

31 O direito só seria ampliado a todas as mulheres com a consolidação do Código Eleitoral, nos anos 1960.

32 Rago (2014, p. 242) cita alguns dos equipamentos coletivos que formavam a vila como “creche, jardim de infância, escolas para meninos e meninas, armazém, farmácia, campo de futebol [...]”, que satisfaziam necessidades elementares, mas suprimiram o direito aos momentos de lazer - e fora das vilas. A autora também lembra que a distância de muitas dessas vilas operárias implantadas na virada do século, por volta de 10-15km em relação ao centro, instituiu uma gerência patronal de segregação e enclausuramento, ainda que o discurso dominante intencionasse o contrário (ibid, p. 231).

33 Os primeiros localizavam-se na Lapa, Ipiranga e D. Pedro.

determinavam os padrões construtivos de verticalização inéditos, além de regras de desenho urbano que determinavam a continuidade do passeio através do hall de entrada dos edifícios. Poderiam ser concedidos privilégios, como, por exemplo, maiores índices construtivos, às edificações que promovessem recuos no nível térreo, “galerias, colunas ou arcadas, equivalentes a uma ampliação dos passeios, utilizáveis para mesas de café, bares, etc.”³⁴ (SÃO PAULO, 1940; SANTORO, 2004).

O térreo era considerado como uma extensão da calçada, não apenas nestas avenidas, mas também em edifícios de bairros centrais, como os de Higienópolis, com desenhos muito similares a praças abertas, com bancos e pilotis, e sem fechamento (GONÇALVES, 2020, p. 315). Diferentes incentivos promoveram uma sequência de remodelações³⁵ pela região central, que também se estendiam às praças e parques urbanos e promoviam novos espaços para socialização. Como reflexo dessa verticalização, promoveu-se um redesenho (central) da cidade e de cotidiano alinhado com o ideal de modernidade que era refletido ao nível do “chão”, incidindo nos deslocamentos dos públicos “pretendidos” circulando pela região - tanto quanto daqueles que se deslocavam em função de trabalho.

O Código Nacional de Trânsito de 1941³⁶ veio regular a circulação de veículos. Embora com normas que integravam todo o trânsito, pouco se articulava com a mobilidade a pé. Não indicava preferência na travessia, não continha regra para a segurança dos pedestres, não mencionava como deveriam ser sinalizadas as passagens de pedestres no leito da via. Trazia definições de como calçada como lugar exclusivo a pedestres e “zonas de segurança” como áreas destinadas a travessia desses, além de orientar o uso de buzina e farol para sinalizar aviso de direção a esses. Quando inseridas, estavam apenas nos cruzamentos, implantadas de forma muito sutil dentro do conjunto da rua: delimitando um corredor, com duas faixas brancas transversais como evidencia a fotografia de Rosenthal (IMS, 1940), ou ainda com tachas metálicas sobre o asfalto, como identificou Malatesta (2021). As faixas zebradas, como conhecemos, levariam algumas décadas a serem incorporadas.

34 Campos (2002, p. 587) reforça que “marquises e revestimentos ‘nobres’ para os térreos eram cuidadosamente estipulados por lei, assim como tratamento de passeios”. Os parâmetros estão estabelecidos no Decreto-Lei nº 41, de 3 de agosto de 1940, que determinava altura mínima para edificações.

35 Passeios, praças e parques na cidade também foram incorporados sob premissas estéticas: “Ladeira da Memória, Largos do Patriarca e do Arouche, República e Parque D. Pedro reformularam-se” (YÁZIGI, 2000, p. 145). O Parque da Avenida, atual Parque Siqueira Campos, contaria com conjunto de escadarias e fontes.

36 Decreto-Lei nº 3.651. Outros códigos serão desenvolvidos até que em 1997 é aprovado o primeiro Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Os registros captados pela fotógrafa Hildegard Rosenthal³⁷ (IMS, 1940) não apenas evidenciam as mudanças espaciais articuladas pela mobilidade e da mobilidade, mas mostram as classes e outros aspectos dos deslocamentos de mulheres inseridas na dinâmica cotidiana das movimentadas ruas centrais.

“Moças de família” agora saíam sozinhas às ruas, mas com horário para chegar em casa (PINSKY, 2018a, p. 476), como era o caso das mulheres casadas com autorização do marido para trabalhar, condição da regulamentação do trabalho feminino da época³⁸. Era notada a presença de mulheres brancas nas ruas. Cercadas por uma multidão majoritariamente masculina, apareciam caminhando sobre salto e sem companhia nas travessias, ou na de crianças, em calçadas relativamente estreitas. Mulheres em geral eram as principais presenças circulando nas feiras de flores que ocupavam as calçadas do Largo do Arouche, e em feiras livres que ocupavam temporariamente o espaço viário³⁹ em diversos pontos da cidade.

Através das fotografias, é possível identificar, na Praça do Patriarca (e em outras áreas), pontos de ônibus com coberturas em concreto com uma dinâmica espacial em comum: o fluxo de pessoas maior do que o espaço das calçadas e ilhas centrais. Nos espaços de espera do transporte público, aparecem mulheres com trouxas sobre a cabeça. Alice Brill, outra fotógrafa de presença constante nos espaços públicos, registra a dinâmica vibrante e movimentada que era vivenciada no centro da cidade, com um arquivo diverso que vai desde espaços dominados absolutamente por carros – como o grande estacionamento público sob o viaduto do Chá pouco antes dos anos 1950 – até mulheres negociando com vendedores de rua e intermináveis filas de pessoas à espera em pontos de ônibus no Vale do Anhangabaú.

Esses transportes públicos, ainda que já ineficientes, insuficientes e superlotados (CAMPOS, 2019), eram os principais meios de conexão entre o centro e a periferia para a classe trabalhadora, formada pelo crescimento horizontal da cidade industrial. Inclusive, remoções que aconteciam na área central para dar lugar a projetos viários “como o túnel da Avenida 9 de Julho e o Parque Ibirapuera” (LIMA, 2019), terminavam por deslocar a população das ocupações de padrão periférico

37 De origem suíço-alemã (1913-1990), trabalhou como repórter fotográfica retratando especialmente os espaços urbanos de São Paulo. Rosenthal, assim como a fotógrafa alemã Alice Brill (1920-2013) traz um protagonismo da mulher [imigrante] no olhar sobre as mudanças que aconteciam com esse novo período de modernização da cidade (ZUM, disponível em: <https://revistazum.com.br/noticias/nova-mulher-fotografia-brasileira/>).

38 Em 1943 o trabalho feminino é regulamentado através da Consolidação das Leis de Trabalho, a CLT, com capítulo específico: “da proteção do trabalho da mulher”. A vedação ao trabalho noturno tinha um caráter de proteção moral (MATOS E BORELLI, 2018).

39 As feiras livres foram oficializadas em 1914 (YÁZIGI, 2000, p. 119) em oposição ao comércio ambulante e de tabuleiros. As feiras livres não desaparecem com os mercados, e em 1948 determina-se uma feira semanal por bairro ou subdistrito. Em 2000, 950 feiras foram registradas.



Imagem 08: Praça do Patriarca, cerca de 1940. Foto de Hildegard Rosenthal. A imagem ilustra as primeiras travessias.
Fonte: IMS, Acervo.



Imagem 09: Praça do Correio, cerca de 1940. Foto de Hildegard Rosenthal.
Fonte: IMS, Acervo.



Imagem 10: Zona Cerealista, cerca de 1940. Foto de Hildegard Rosenthal.
Fonte: IMS, Acervo.



Imagem 11: Viaduto do Chá, cerca de 1955. Foto de Chico Albuquerque. Ao fundo, um abrigo de ônibus em concreto.
Fonte: IMS, Acervo.



Imagem 12: Galeria Prestes Maia, 1946. Foto de Thomaz Farkas.
Fonte: IMS, Acervo.



Imagem 13 (cima): Vale do Anhangabaú, cerca de 1953. Foto de Alice Brill. A imagem mostra imensas filas de espera de ônibus.
Fonte: IMS, Acervo.

Imagem 14 (baixo): Viaduto do Chá, cerca de 1955. Foto de Chico Albuquerque
Fonte: IMS, Acervo.



Imagem 15: Largo do Arouche, cerca de 1940. Foto de Hildegard Rosenthal.
Fonte: IMS, Acervo.

– loteamento irregular, autoconstrução e casa própria –, em uma urbanização de baixos salários (MARICATO, 1996 apud CEZAR, 2018). Nestas periferias, a infraestrutura era precária, uma vez que cresciam sem normas que garantissem espaço adequado para a mobilidade ativa. Não havia, era precária ou incompleta a infraestrutura para a mobilidade a pé; e quando existente, possuía dimensões muito pequenas e mal iluminadas, opondo-se à região central.

Os incentivos afirmavam a vida cosmopolita moldada nos novos equipamentos urbanos de cultura e lazer (SANTORO, 2004), que envolviam salas de cinemas de rua em uma região que foi apelidada de “Cinelândia paulistana”: galerias com escadas rolantes e elevadores que procuravam integração do espaço público com o térreo, ou mesmo edifícios cujo térreo era uma continuidade da calçada e da passagem de pedestres, a exemplo do icônico Copan (1951) e, na avenida Paulista, do Conjunto Nacional como construção mais simbólica.

Esse conceito de galeria urbana, ou edifício-galeria, cumpria um papel fundamental a quem caminhava: a conectividade do trajeto através dessas passagens, em ambiente protegido das intempéries. A lei das galerias⁴⁰, dispositivo legal proposto por Prestes Maia para estimular a sociabilidade na região central e caráter de modernização urbana no final dos anos 1950, deu permeabilidade às quadras do Centro, abrindo atalhos que funcionavam de dia, permeados por lojas cuja movimentação colaborava com uma sensação de segurança, especialmente para mulheres de classe média e alta que frequentavam e buscavam este ideal de modernidade como estilo de vida, através de compras, lazer e sociabilidade, ou mesmo trabalhando nessas regiões (COSTA apud ATIQUÉ, 2021, n.p.). Já as passagens subterrâneas⁴¹, usualmente configuradas como espaços mais estreitos, e não permeados por comércio, mostravam-se inseguras para o público feminino.

As transformações espaciais na região central, encarregadas de promover uma atmosfera de lazer e sociabilidade, tornaram o Centro uma região privilegiada, ocupada pelas classes médias e altas, ocupada e visitada pelas mulheres brancas, e um espaço de trabalho das mulheres das classes mais baixas. Enquanto o Centro se tornava cosmopolita, e se especializava em salas lançadoras, galerias e lojas permeadas por edifícios multi-uso com moradia; os bairros se expandiam, criando uma periferia onde mulheres habitavam, mas seus deslocamentos a pé ou grandes deslocamentos por ônibus eram invisíveis aos desenhos de políticas.

40 Lei nº 5.114, de 28 de fevereiro de 1957, trazia obrigatoriedade de construção de galerias nas edificações lindeiras às ruas Direita, São Bento, 24 de maio e 7 de abril. A lei (desdobramento do PL nº460/1952), obrigava largura livre de 3,60m para as duas primeiras vias, e 4,40m para as duas últimas - com altura mínima de 6,80m de pé direito.

41 De acordo com Malatesta (2007, p. 189), as passagens subterrâneas são soluções implantadas quando a travessia em nível não é viável e são custosas e que requerem algum nível de zeladoria,

1965
Decreto nº 6.236
Administrações
Regionais
(descentralização)

1967
Lei nº 7.065
Criação Secretaria Mun.
de Transportes

1966
Remodelação
primeiro Shopping
Center

1971
Lei nº 7.688
Estabelece Plano
Diretor (PDDI)

Lei nº 7.670
Cria EMURB (execução
obras alinhadas aos
planos)

1973
Remodelação
primeiro condomínio
horizontal fechado
(Pinheiros)

1976
Instituição
surge CET-SP

1976
Vias exclusivas
calçada central
inaugurado



1968
Transporte público
fim circulação última
linha de bonde

1971
Equipamentos
telefone público

1974
Transporte público
metrô (primeira linha)

1976
Extensão via
Ação Centro
(calçadas centrais)

Extensão via
Ruas de Lazer

1962
Autonomia
direito em trabalhar sem
autorização (marido)

Autonomia
pílula anticoncepcional

1974
Autonomia
direito porte cartão de
crédito

1977
Autonomia
lei do divórcio aprovada

1979
Participação
luta por creches
(movimento)

1997

Lei nº9.503

CTB (prioridade ao pedestre e calçadas compartilhadas entre pedestres e ciclistas)

1989

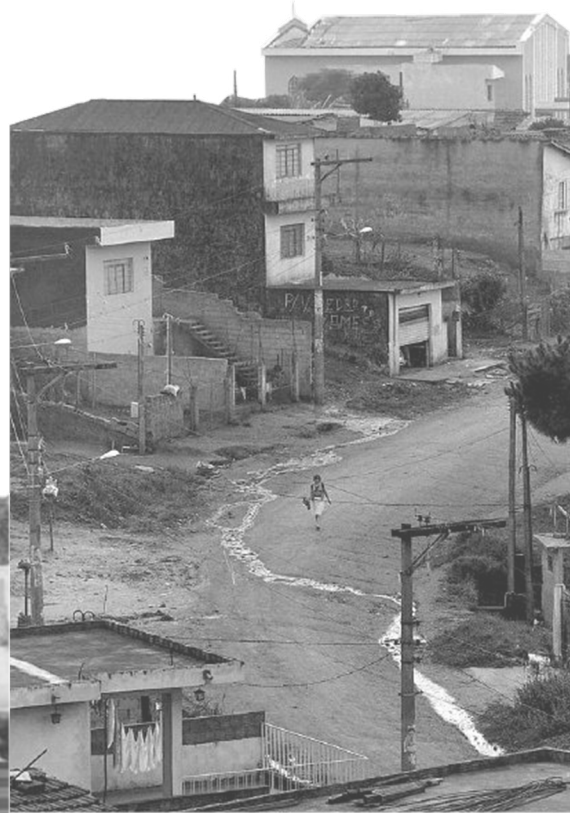
Vias exclusivas

fechamento noturno e aos domingos do "Minhocão"

1992

Remodelação

Vale do Anhangabaú (reurbanização: passeios e jardins)



1996

Travessia

iluminação LED sobre travessia

1985

Circulação

delegacia especializada atendimento mulher

1988

Autonomia

direito à propriedade e direitos iguais (constitucional)

2.3 | A crescente emancipação da mulher e a difícil mobilidade na metrópole da periferia e da dispersão urbana [1960-1990]

Na década de 1960, a cidade já se aproximava de 4 milhões de habitantes⁴², adquiria escala metropolitana, firmando-se no território nacional como a cidade das oportunidades, da *produção*. Esta metrópole foi lida como uma cidade desigual, onde crescia uma extensa periferia – autoconstruída, em loteamentos informais e no modelo da casa própria – viabilizada pela expansão das linhas de ônibus e posteriormente de metrô (anos 1970) que articulavam grandes deslocamentos da moradia para o trabalho. Tanto na leitura do espaço, como no planejamento desta cidade industrial metropolitana, a mobilidade a pé foi sendo invisibilizada, pois não era considerada a “solução” necessária para os desafios da metrópole. Os anos 1980 e 1990 vão alterar um pouco esta configuração e as leituras sobre os processos de dispersão urbana e a expansão de condomínios fechados estruturados a partir da mobilidade rodoviária, trarão novos desafios da “cidade dos muros” para esta mobilidade urbana já em crise.

Desde os anos 1950, as migrações, a ampliação do parque industrial e econômico, e mudanças culturais capitanearam oportunidades para a ampliação de mulheres na vida pública sob condições variadas. As décadas anteriores sinalizaram alguma circulação de mulheres das classes média e alta, enquanto que as mulheres pobres seguiam associadas à dimensão do trabalho⁴³ vinculado ao espaço público. Os anos que seguiram consolidaram a imagem da mulher circulando sozinha pela rua, com um padrão de mobilidade específico, sem grandes estranhamentos, mas sem evitar alguns constrangimentos.

A partir dos anos sessenta, com o aumento de investimentos no sistema viário, os congestionamentos tornaram-se uma realidade e uma constante na cidade. O agravamento, traduzido como “crise da imobilidade” (ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011), era fruto da atenção dos gestores públicos para os deslocamentos motorizados, embasado em uma noção de fluidez dos veículos, sobretudo o individual. Vários planos⁴⁴ elaborados para São Paulo evidenciaram o descompasso na atenção com o transporte público e com os espaços para a mobilidade a pé.

para garantir segurança e limpeza. Um exemplo de travessia de pedestres é a da estação de CPTM Lapa (estação inaugurada em 1958). Com fluxo constante de pedestres, o ambiente ainda é hostil às mulheres nos dias atuais

42 Precisamente: 3.825.351, de acordo com dados do censo demográfico (IBGE), disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6> . De acordo com Rolnik e Klintowitz (2011, p. 71), havia cerca de 500 mil veículos.

43 Produtivo, além do reprodutivo, ampliando vínculo e circulação dessas mulheres ao espaço público.

44 Sequência que vai do Plano Urbanístico Básico - PUB, em 1968; Plano Diretor de Desenvolvimento



Imagem 16 (cima): Vale do Anhangabaú, cerca de 1967. Foto de Marcel Gautherot.
Fonte: IMS, Acervo.

Imagem 17 (lado): Propaganda Volkswagen, cerca de 1960. Apresenta diversos motivos de viagem da mulher, em contraponto com o do homem, para justificar a compra de um veículo para ambos.
Fonte: Não identificada.



O planejamento proposto nestes planos mantinha a centralidade nucleada (concentração de serviços e equipamentos na região central) e, embora contivesse zonas peatonais, dava pouca atenção aos deslocamentos a pé como integrante do sistema de mobilidade urbana. Compreendemos neste trabalho, complementarmente à leitura deste como “crise da imobilidade”, como um processo paulatino que invisibilizou – tecnicamente e no senso comum – o caminhar enquanto prática recorrente e central para a organização espacial urbana. O impacto dessa invisibilização ampliou uma outra crise, deu atenção a uma forma de mobilidade que pouco dialogou com os deslocamentos que ocorrem em função das diversas atividades de manutenção da vida. O espaço físico caminhável - calçadas e calçadões - não apresenta transformação mais profunda e estrutural senão uma suposta fiscalização de passeios que ficaria à cargo das Administrações Regionais, de forma descentralizada⁴⁵ e com intervenções públicas, inicialmente, em sete regiões (Sé, Vila Mariana, Pinheiros, Lapa, Penha e Mooca).

A circulação de mulheres, com o aumento da empregabilidade feminina, se torna mais “constante, intensa e diversificada” (MATOS e BORELLI, 2018, p. 142). O acesso mais amplo à educação feminina branca e a valorização da ocupação remunerada, que subjuga o papel da dona de casa, conformam um perfil específico

Integrado - PDDI, em 1971; Lei de Zoneamento, em 1972, até o Plano Diretor, em 1991.

45 De acordo com Yáziqi (2000), a descoordenação entre as administrações implica em uma territorialidade desigual. A coordenação frágil dessas administrações também é apontada como responsável pela condição das calçadas descritas como sempre abertas e remendadas.

da mulher (branca) *moderna*: a mulher “profissional” (PINSKY, 2018b, p. 532). Com a aprovação do Estatuto da Mulher Casada, que suspendeu a necessidade de autorização do marido para mulheres casadas trabalharem e utilizarem a pílula anticoncepcional, e foi utilizado, então, como ferramenta para controle da natalidade, também a autonomia de ir e vir, que incide no espaço público, foi reforçada.

A imagem da mulher profissional, no entanto, não a desvincula das funções domésticas, mas envolve a figura da empregada doméstica, desempenhada por mulheres mais pobres (MARTINS apud COSTA, 2019, p. 234), que atravessavam a cidade para chegar ao trabalho. Nessa condição, as ruas da periferia, mais do que as do centro, seguiam hostis à circulação dessas mulheres que, possivelmente, iniciavam e terminavam suas (longas) caminhadas até e desde as paradas de ônibus com um ambiente escuro e sem uma estrutura adequada e segura para o tempo de espera, considerando os estudos que mostram a periferia metropolitana que cresceu sem infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos, pauta que vira objeto de luta.

Bellini (2008) aponta os anos 1970 como o início da inserção de abrigos nas paradas de ônibus⁴⁶, implantados nas calçadas. O aumento do número de linhas e necessidade de organizar o embarque e desembarque alavancaram a inserção do mobiliário urbano pelo território, especialmente após os anos 1980. Os abrigos tinham estruturas simples, robustas e de baixo custo (ibid, p. 58), continham identificação de pontos e linhas, protegiam os usuários das condições climáticas para a espera, foram distribuídos com distanciamento que garantissem a velocidade da linha e a segurança no acesso. Alguns dos modelos apresentavam sólida barreira visual em concreto, sem iluminação dentro da estrutura, e nem todos possuíam banco ou informação sobre os horários das linhas – configuração que não colaborou com a sensação de segurança para as mulheres.

Em 1974, trechos da primeira linha de metrô, a Linha 1 – Azul (Norte-Sul) foi implantada na cidade. Foi feita a primeira pesquisa Origem-Destino (OD) do metrô, de 1967, que mediu as viagens realizadas por transporte público na metrópole (Metrô, 2018). No ano seguinte⁴⁷, com a inauguração do trecho Jabaquara-Liberdade, o metrô se conectou com o Centro da cidade. Uma das transformações que se deu com essa implantação foi o fechamento permanente de vias para

46 Em anos anteriores, os abrigos existentes já apresentados compunham o ambiente de forma pontual e, possivelmente, cumpriam um papel similar aos terminais de ônibus. A partir dos anos 1970, o mobiliário torna-se mais comum e disperso pelo território - especialmente pelo salto da escala artesanal para a industrial - mas não em todas as paradas. Pontaletes de madeira e postes metálicos são outros mobiliários comuns (BELLINI, 2008), e não raramente são identificados ainda hoje pela cidade, especialmente nos miolos de bairros.

47 Em 1975, “no Vale do Anhangabaú, eram iniciadas as obras da Linha 3-Vermelha, então chamada de Leste-Oeste.” (Metrô, 2018)

automóveis, através da “Ação Centro”, que ficou conhecida como “Calçadões”, em ruas do Centro Velho e Novo⁴⁸ (GONÇALVES, 2020, p. 314), no entorno do Vale do Anhangabaú.

Essa ação foi um dos primeiros projetos, em muitos anos, orientado exclusivamente para a mobilidade a pé na cidade, ainda que resumido à região central. A iniciativa, dentro da gestão Olavo Setúbal (1975-1979), teve projeto da EMURB⁴⁹, braço municipal que surgiu da demanda de reurbanização de áreas em transformação ou deterioração na cidade (SÃO PAULO, 1971), e inicialmente foi recebida sob críticas e oposição de comerciantes locais. A transformação desse espaço em área de livre circulação de pedestres promoveu uma qualificação em seu uso cotidiano, com a criação de espaços de estar, pavimentação regular e iluminação noturna compatível com a escala humana, compondo uma “praça-calçada que ligava todos os largos da cidade” (SANDOVAL, 2019). A ausência de outros veículos motorizados configurava uma perspectiva favorável quanto à segurança física de todas as pessoas que caminhavam.

Outro projeto, o alargamento da avenida Paulista, em 1973, viabilizou a implantação de calçadas generosas, acompanhadas de mobiliários, como bancos (embora suprimidos em poucos anos); sinalização (GONÇALVES, 2020, p. 314), como as travessias demarcadas e semáforos; e desenho específico de abrigos de ônibus, com amplas coberturas que se somavam às marquises dos edifícios.

Pouco antes, um novo elemento foi inserido nas calçadas: o telefone de uso público. Telefones de uso semi-público funcionavam em estabelecimentos comerciais desde a década de 1930, tornando-se mais comuns após a década de 1950 (ACERVO, 2013; 2015). O modelo “orelhão” é design da brasileira Chu Ming Silveira, da Companhia Telefônica Brasileira. Nos anos 1980, cabines em concreto e vidro incolor são instaladas pela TELESP⁵⁰, ainda que unidades do modelo “orelhão” fossem mantidos nas ruas.

Algumas ruas ainda passariam a ser completa ou temporariamente voltadas para o lazer, as Ruas de Lazer⁵¹, promovido pela SEME. O projeto possibilitou a volta da imagem da criança brincando na rua e da confraternização entre vizinhos, aos

48 Centro Velho corresponde ao núcleo de fundação da cidade e suas primeiras vias, concentradas no limite dos Rios Tamanduateí e Anhangabaú. Após a construção do Viaduto do Chá, que facilitou a conexão com o outro lado do território, a nova região fica conhecida como Centro Novo.

49 Através da Lei nº7.670, de 24 de novembro de 1971. Outras obras de destaque da empresa foram as reurbanizações do Vale do Anhangabaú (anos 1980); da Praça Roosevelt e da Sé (anos 2000). A EMURB foi extinta em 2009, cindida nas empresas públicas SP Urbanismo e SP Obras, através do Decreto nº 51.415, de 16 de abril de 2010.

50 Telecomunicações de São Paulo.

51 O Programa Ruas de Lazer volta ao cenário através do Decreto nº55.684, de 12 de novembro de 2014, atualmente é gerido pelo Departamento de Gestão de Políticas e Programas de Esporte



Imagem 18: Avenida Paulista, anos 1970. Fotografia de autoria não identificada.

Fonte: @memoriapulista



Imagem 19: Rua Senador Paulo Egídio (Centro), 1977. Fotografia de autoria não identificada.

Fonte: GESTÃO, 2020.

domingos. Após o primeiro ano, mais de 80 vias estariam registradas, refletindo a carência de áreas de lazer por toda a cidade (CORDEIRO *et al.*, 2019). A experiência, no entanto, não avançou para uma implementação mais estrutural, como uma reorganização espacial ou criação de novos espaços permanentes.

Nesse período, mudanças culturais e em outras áreas ajudaram que as mulheres estivessem em diferentes espaços públicos, de diversas maneiras. Nos anos 1970, a mulher passa a ter direito de solicitar e portar cartão de crédito. O divórcio tornou-se uma opção legal. E foi eliminada a proibição da prática de futebol feminino, que vigorou no país entre 1941-1979 (PENA, 2021). No período de proibição, os campos de várzea eram ocupados como símbolo de resistência (NOSSA CAUSA, s/d).

Além de conquistas, as mulheres também levantaram bandeiras e lutas. A luta por creches, movimento que mobilizou e reuniu mulheres “periféricas, sindicalistas, intelectuais e feministas” (TELLES *et al.*, 2018), buscou reivindicar, como direito, o equipamento público e gratuito em tempo integral para crianças de 0 a 6 anos em São Paulo. A articulação por direitos da população negra foi outro debate estabelecido no cenário.

A ampliação da participação da mulher (branca) no mercado de trabalho foi um processo que facilitou a ruptura da imagem de associação da mulher sozinha no espaço público à imagem da prostituta. A redefinição social da mulher prostituta tem início com o rompimento da “barreira que separa a mulher esposa e a mulher

e Lazer (DGPE), da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação - SEME. Constam dezenas de ruas inscritas no Programa, ainda que não se tenha acompanhamento sobre o funcionamento dessas.

prostituta e que se sustenta na valorização da mulher restrita ao ambiente doméstico” (FELDMAN, 1988, p. 119). No final dos anos 1970, as prostitutas manifestam-se contra a violência policial e exigem o reconhecimento social da profissão. A conformação de territórios específicos da prostituição não garantiu a elas nem segurança, nem menos aversão pública ou menor fiscalização. Identificada, a priori, espacialmente, em pontos da região central, a partir dos anos 1970, a presença de mulheres prostitutas irradiou-se pelos principais eixos viários em todas as direções (ibid).

A expansão urbana que vinha sendo construída desde os anos 1950 pela periferia metropolitana será acompanhada, nos anos 1980 e 1990 por alterações da configuração urbana metropolitana, lida agora sob a chave da dispersão urbana, que se deu através da expansão de condomínios fechados estruturados a partir da mobilidade rodoviária, que trarão novos desafios para a mobilidade já em crise e, especialmente, para a mobilidade a pé.

Os condomínios horizontais fechados foram implantados⁵² sob a promoção da imagem da segurança pública e patrimonial, proporcionavam efeito contrário em seu entorno imediato. A leitura da rua como local de vulnerabilidade em função da violência, do medo, e local a ser evitado ganhou destaque a partir dessa década (FREHSE, 2015). O mercado imobiliário incorporou esse discurso como estratégia de marketing para promover, de modo especial, mas não restrito, em regiões mais afastadas, a replicação desse modelo que impactava toda a cidade⁵³.

O deslocamento da população de alta renda das regiões centrais às regiões distantes se deu nos anos 1980 e 1990 (CALDEIRA, 2003, p. 231), resultado da consolidação da mobilidade motorizada e da estrutura viária rodoviária que atende principalmente deslocamentos pendulares metropolitanos casa-trabalho. O tempo deste deslocamento precarizou a experiência diária das mulheres, se observarmos a mobilidade da mulher que reside nos condomínios ou mesmo as que trabalham nele e se deslocam até ou no entorno do condomínio.

A associação entre insegurança e espaço público é uma discussão recente (FREHSE, 2015; SILVA, 2021), assim como a associação da imagem de segurança interna aos “enclaves fortificados” (CALDEIRA, 2003). Estes alteraram radicalmente a

52 O primeiro foi o Ilhas do Sul (1973, Alto de Pinheiros), cuja circulação controlada tinha relação com o período da ditadura militar e a identificação vista como necessária, tornando-se procedimento recorrente em modelos que aspiram simbolizar algum prestígio (CALDEIRA, 2003, p. 261).

53 Muitos seriam instalados nos municípios adjacentes à capital, nas bordas das cidades ou nas margens das rodovias (CALDEIRA, 2003). A motivação desse modelo de implantação de condomínios estaria justificada na aquisição de terrenos a preços equivalentes aos de terrenos rurais, por parte dos empreendedores. A autora enfatiza sobre os condomínios fechados não serem uma invenção original, mas uma aproximação com os CIDs (Common Interest Developments, ou incorporações de interesses comuns) dos subúrbios americanos, apesar de terem grandes diferenças.

permeabilidade do tecido urbano, transformando o “andar fora dos muros” em algo hostil e inseguro, enquanto o “andar dentro” torna-se protegido, não deixando que as pessoas que caminham sejam vistas por quem está fora⁵⁴. As quadras maiores, a vedação em todo seu perímetro, impenetrável aos não-residentes, afetou a cidade como um todo. Ainda, a incorporação de áreas verdes – áreas públicas de loteamento – que deveriam ser doadas ao poder público para serem espaços públicos, acabaram internalizadas como área comum do condomínio (CEZAR, 2018).

Os enclaves são residenciais, mas podem ser também comerciais e de serviços, como é o caso dos shopping centers. Menos integrado ao espaço urbano se comparado às galerias, o primeiro shopping center, Iguatemi, surgiu nos anos 1960 como uma “espécie de conjunto de ‘ruas’, ladeadas por vitrines bem iluminadas; [...] piso é homogêneo, fácil de circular, horizontal e protegido das intempéries” (ibid, p. 55). O Iguatemi trazia uma ampla rampa na entrada, quase como uma continuação da rua, mas que acaba desconectado pelo estacionamento generoso inserido no perímetro. Os anos 1990 serão um período de expansão deste modelo que privilegia o acesso dos veículos individuais motorizados e tirou a vida nas ruas, uma vez que as lojas estão voltadas para seu interior, geralmente fechado, de acesso controlado.

O controle do fluxo de pessoas e veículos nestes enclaves é feito por poucas entradas e seu entorno, cercado por muros altos que desenham um ambiente para caminhar monótono, inseguro e opressor para mulheres.

[...] as estratégias de segurança dos cidadãos também afetam os padrões de circulação, trajetos diários, hábitos e gestos relacionados ao uso de ruas, do transporte público, de parques e de todos os espaços públicos. Como poderia a experiência de andar nas ruas não ser transformada se o cenário é formado por altas grades, guardas armados, ruas fechadas e câmaras de vídeo no lugar de jardins, vizinhos conversando, e a possibilidade de espiar cenas familiares através das janelas? A *idéia* de sair para um passeio a pé, de passar naturalmente por estranhos, o ato de passear em meio a uma multidão de pessoas anônimas, que simboliza a experiência moderna da cidade, estão todos comprometidos numa cidade de muros. As pessoas se sentem restringidas em seus movimentos, assustadas e controladas; saem menos à noite; andam menos pelas ruas, e evitam as “zonas proibidas” que só fazem crescer no mapa mental de qualquer morador da cidade, em especial no caso das elites (CALDEIRA, 2003, p. 301).

54 Como exemplo, o caso do condomínio Cidade Jardim, empreendimento da JHSF: para maior ocupação territorial, a ligação entre os diferentes usos acontece por passarela, sendo praticamente ausente a calçada (CEZAR, 2018, p. 126). O mesmo pode ser notado no condomínio do bairro Morumbi. A ausência de calçadas também inviabiliza qualquer tentativa de homogeneização social, “provavelmente com a intenção de manter distantes as pessoas que não têm automóvel” (CALDEIRA, 2003, p. 247).

A experiência da mobilidade de mulheres – comparadas com homens ou entre si, considerando sua diversidade, exigindo abordagem interseccional – é diferente nos espaços públicos e também nestes espaços murados. E, para uma parcela da população, caminhar ou optar por formas alternativas de deslocamento não é uma escolha, e são obrigadas a viver espaços inseguros para elas, com medo de serem vítimas de assédio.

Visando ampliar as denúncias e punições em torno das situações de assédio, se deu nos anos 1980 a implantação da primeira Delegacia de Atendimento Especializado à Mulher (1985)⁵⁵ voltada a ações de proteção e investigação de crimes contra mulheres, uma conquista da luta contra a violência de gênero.

Os anos 1990 também são marcados por uma alteração na política para as favelas, não mais na direção apenas de sua exclusão, mas na permanência e qualificação, através de urbanização e regularização fundiária, com prioridade na titulação em nome da mulher⁵⁶. Ter propriedade em um contexto de proprietários poderia amenizar a desigualdade no acesso à cidade, serviços e oportunidades de emprego.

Os programas de urbanização de favelas – o primeiro municipal foi iniciado na gestão Luiza Erundina (1989-1992) – inseriu infraestrutura caminhável nesses espaços já consolidados, com “melhorias viárias para veículos e pedestres, com pavimentação e abertura de ruas e vielas [...]” (SÃO PAULO, 2019a), qualificando as vias estreitas existentes. As vias de circulação passaram a ter medidas mínimas pautadas na dimensão de veículos oficiais “ônibus, ambulâncias e caminhões de coleta de lixo, entre outros veículos oficiais” (ibid). Os espaços de circulação de pedestres em urbanização em geral, incorporam estrutura para a drenagem, são usados para passar tubulações de infraestrutura urbana (água, esgoto, entre outros), com pouca mudança na largura mínima procurando não interferir nas moradias.

55 Também conhecida como Delegacia de Polícia em Defesa da Mulher - DDM, criada sob o decreto nº 23.769, de 6 de agosto de 1985, foi uma iniciativa pioneira no mundo, e que partiu da discussão de violência contra mulheres no âmbito conjugal. Até então sem atendimento adequado, as delegacias convencionais não registravam dados estatísticos relacionados à violência contra mulher (física ou sexual), quer fosse no espaço doméstico ou público. Apesar de não caber toda a discussão neste trabalho, tal conquista precisa ser aprofundada através do mapeamento de medidas de combate à violência contra mulheres no espaço público. De acordo com o Instituto Patrícia Galvão, apenas em 2016 foi criada a primeira unidade 24 horas, possibilitando o atendimento de vítimas que sofrem violência no período noturno e madrugada - apesar de serem apenas 2 unidades para todo o município.

56 O Código Civil de 1916 permitia que as mulheres recebessem imóveis de herança mediante autorização do marido. Com a Constituição Federal de 1988 o princípio de igualdade entre homens e mulheres foi estendido para todos os direitos e obrigações, inclusive com relação à propriedade. Duas décadas depois, o desdobramento em uma legislação específica daria prioridade ao registro da unidade em nome da mulher, dentro do programa Minha Casa Minha Vida (LIMA, 2017).

A calçada, como em toda cidade, uma vez urbanizada e regularizada a ocupação, passa a ser gerida pelo proprietário do lote. Já a construção de escadarias faria parte das obras de infraestrutura previstas no programa, como outras estruturas fundamentais de conexão. As escadarias, vielas e becos que dão acesso às residências, são espacialidades que integram a rede caminhável com iluminação pública. Segundo Pasternak e D’Ottaviano (2018), apenas na década de 1980 foi iniciada a instalação de iluminação pública e de água nas favelas. Há casos, como o de Heliópolis, que a iluminação já foi feita em LED⁵⁷. Ainda, em caráter piloto, a CET-SP implantou um modelo de iluminação à LED sobre travessias de pedestres, inicialmente na Zona Norte da cidade e depois no Centro (CET-SP, s/d), justificada como prevenção de atropelamentos de pedestres, com base no levantamento de que, em 1995, 45,6% desses aconteceram em período noturno.

Para Vasconcellos⁵⁸ (2018), o Código de Trânsito Brasileiro de 1997 é o primeiro reconhecimento legal dos pedestres e dos deslocamentos a pé como parte dos fluxos na cidade, com redação explícita de responsabilidade sobre a segurança da circulação não motorizada (Art. 29), e prioridade de passagem de pessoas caminhando no trânsito, desde que já iniciada a travessia (Art. 70). A instituição do novo CTB⁵⁹ revogou a versão anterior, que tratava essencialmente dos automóveis, uma vez que regulamentava o trânsito a partir de disposições gerais de quaisquer veículos automotores. Na esfera municipal, a responsabilidade de planejamento da circulação de pedestres ficou à cargo dos órgãos e entidades executivas de trânsito locais (Art. 24).

Ainda neste período algumas alterações no viário da região central da cidade redesenharam espaços para o caminhar. No início dos anos 1990 o Vale do Anhangabaú passou por outra operação de restauração para se apresentar como lugar para andar e de encontro, décadas depois de Prestes Maia ter transformado em avenida⁶⁰. O projeto vencedor, do arq. Jorge Wilhelm e paisagistas Rosa Kliass e Jamil Kfourri, desviou o fluxo motorizado sob o novo boulevard – exclusivo para

57 A primeira favela a receber iluminação a LED é Heliópolis, mas apenas em 2015, sob programa “LED nos bairros”, desenvolvido na gestão do Fernando Haddad (PEREIRA, 2015). A comunidade de ruas estreitas se formou no início na década de 1970, na zona sul da cidade. Em protesto contra a escuridão, moradoras fizeram “um ‘lanternaço’ para denunciar o abuso e o perigo que as mulheres corriam à noite”, diz uma delas (ibid).

58 Prefácio em Malatesta, 2018, p. 14.

59 Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

60 Através de fotografias antigas é possível reconhecer uma passarela de pedestres sob o Viaduto do Chá, com grande volume de pessoas caminhando nela e nas calçadas do Viaduto - o que não excluía a presença de pessoas atravessando a avenida em meio ao fluxo de carros. De acordo com o site do arquiteto Wilhelm, os altos índices de acidentes, o fluxo desproporcional de pessoas nas passarelas e veículos dominando as vias foram problemas que incitaram o concurso de reurbanização do local, de forma a encontrar a melhor solução possível. Disponível em: <http://www.jorgewilhelm.com.br/legado/Projeto/visualizar/1835>

pedestres – como solução para readequação e viabilidade para a retomada do espaço para circulação a pé, em ambiente qualificado e de acesso direto a duas estações de metrô e terminal de ônibus. O projeto dispensou as travessias em passarelas, ou em solo.

Outra destas obras, o Elevado João Goulart⁶¹, foi construído em 1971 para ser uma via expressa elevada e de fluxo exclusivamente motorizado com objetivo de interligar a metrópole de Leste a Oeste. A estrutura, em novembro de 1989, foi fechada para veículos inicialmente durante o período noturno e aos domingos. Nos anos noventa, o bloqueio se ampliou também para feriados, até ser, gradual e espontaneamente, convertido em espaço de lazer e prática de esportes pela população (GONÇALVES, 2020, p. 361). O debate sobre a demolição do elevado já existia desde essa época, e seria apenas em 2016 que a municipalidade reconheceria legalmente o Parque Minhocão nos períodos previstos para bloqueio motorizado (ibid). Ainda hoje, existe uma complexa e controversa discussão quanto ao futuro deste espaço, de lazer nos períodos em que está fechado. Sob sua estrutura, há um espaço de circulação a pé (e mais recentemente para bicicletas), com paradas de transporte coletivo, entre os pilares de concreto que funcionam como barreiras visuais e pontos cegos que ampliam a sensação de insegurança, especialmente durante a noite, com iluminação prejudicada por esta cobertura. É um exemplo das diversas estruturas em ponte e elevados cuja circulação de pedestres é dificultada e realizada sob espaços inseguros.

Como descrito, estas décadas foram períodos de crescente emancipação das mulheres, luta e conquistas de direitos sociais, ainda que parciais. Enquanto que a cidade formava sua periferia, em espaços que, como as ocupações e favelas, seriam posteriormente urbanizados, que viriam a incorporar e qualificar os espaços do caminhar. A periferação e a dispersão urbana dos enclaves irão pautar as políticas voltadas para os grandes deslocamentos metropolitanos, agravando a crise da mobilidade, com a morte paulatina da vida das ruas, o enclausuramento da vida nos condomínios, e o surgimento de lugares inóspitos para o caminhar, espaços inseguros de quem está fora dos muros.

61 Inicialmente nomeado de Elevado Costa e Silva, foi concluído em 1971, como medida para desafogamento do trânsito na região central. Popularmente é conhecido por Minhocão. Apenas em 2015 o fechamento se amplia aos sábados e em 2021 são instalados bancos sobre a divisória viária central.

2000
Lei nº10.098
acessibilidade universal
(vias públicas)

2001
Lei nº10.257
Estatuto da Cidade

2002
Lei nº13.293
calçadas verdes

Lei nº 13.399
Subprefeituras

2003
Lei nº 13.646
arborização em
logradouros públicos

Guia
Vias Públicas para
mobilidade acessível

2004
Norma
NBR9050
acessibilidade universal

2005
Decreto nº54.904
Passeio Livre (rotas
acessíveis)

2006
Decreto nº45.904
Programa Passeio Livre
(NBR9050)

2007
Manual
Sinalização de Trânsito
(6 vol.)

2008
Lei nº14.675
institui o PEC

2009
Portaria nº43
obras moderação d
tráfego



2002
Lazer/Cultura
territórios CEUs

2002
Equipamentos
elevadores (primeiro em
estação metrô) e piso
tátil (orientação)

2001
Circulação
direito de ir e vir
(Marcha das Vadias)

2004
Circulação
campanha contra
transfobia (nacional)

2007
Iluminação pública
led

2009
Autonomia
registro MCMV em
nome mulher

2010
Cartilha
Calçada Cidadã
(acessibilidade)

2011
Lei nº15.442
construção e
manutenção de
passeios

Programa
Segurança Viária

2012
Lei nº12.587
Política Nacional de
Mobilidade Urbana

Manual
Sinalização Urbana
(CET-SP)

2013
Decreto nº 54.058
cria o CMTT

2014
Lei 16.050
revisão do PDE
(participativo)

Decreto nº55.045
regulamenta parklet

Resolução nº 495
faixa elevada travessia
pedestres (CONTRAN)

2015
Lei PlanMob/SP
Plano de Mobilidade

Câmara Temática
Mobilidade a Pé (CTMP)

2016
Decreto nº57.086
institui o Programa
Ruas Abertas

Lei nº 16.397
institui o Parque
Minhocão

2017
PL nº 16.673
Estatuto do Pedestre

Portaria nº181
adesão programa Dia
Mundial Sem Carro

Decreto nº57.576
alteração nome SMT

Lei nº 16.490
desembarque noturno
fora do ponto ônibus

2018
Decreto nº 58.717
Plano Municipal de
Segurança Viária

Decreto nº 58.845
define rotas do PEC

Decreto 58.611
padronização de
calçadas (critérios)

PL nº 513
Altera uso recurso
FUNDURB

2020
Decreto nº 59.670
Estatuto do Pedestre

Manual
Manual de Desenho
Urbano e Obras
Viárias



2013
Remodelação
programa Centro Aberto

2013
Equipamentos
parklets (primeiro)

Extensão via
programa Áreas
Calmas/ Áreas 40

2013
Circulação
campanha Chega de
Fiu-fiu

2014
Travessia
travessia elevada

Equipamentos
programa Centro
Aberto

2015
Circulação
campanha #primeiroassédio
e lei sobre feminicídio

2015
Extensão via
pintura faixa sobre via e
Paulista Aberta

Travessia
travessia na diagonal da
via (pintura azul)

2018
Circulação
lei contra Importunação
Sexual

2020
Remodelação
Vale do Anhangabaú

2016
Extensão via
ações de urbanismo
tático (primeiras)

2017
Extensão via
Ruas Completas (1ª)

2018
Extensão via
Rotas Escolares
Seguras (primeira)

2.4 | Avanços regulatórios, institucionais, em projeto, e permanências da precariedade e na invisibilidade da necessária abordagem de gênero [2000-2020]

Os anos 2000 iniciam com uma sequência de marcos regulatórios relacionados à mobilidade urbana e ao “a pé”, conectados com as noções de resiliência urbana e futuro sustentável, que vão, gradualmente buscar priorizar os modos ativos, fomentados por órgãos e experiências internacionais tidas como modelo. O modelo da cidade dos carros dá sinais de esgotamento. São acompanhados de mudanças institucionais, maior participação da sociedade civil e destaque para o tema da mobilidade a pé, mobilizado por diferentes atores, como órgãos internacionais de fomento de políticas e diferentes organizações da sociedade civil. Nestes, vários foram os avanços em relação à inserção paulatina do tema da mobilidade a pé, embora tenham observado um “pedestre” entendido de forma universal, ainda que algumas políticas tenham incluído as mulheres ou as abordagens de gênero ao pensar a mobilidade.

Na esfera federal, a aprovação da lei federal do Estatuto da Cidade, em 2001, que rege a política urbana no país; seguida pela criação do Ministério das Cidades⁶² e uma Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana (SeMob), em 2003, inauguraram um período marcado por alterações institucionais e regulatórias que sinalizavam um novo amadurecimento na temática da mobilidade urbana no cenário nacional, sob uma ótica mais integrada ao planejamento do território, sob o guarda-chuva deste Ministério.

O próprio nome da Secretaria, de “mobilidade” e não de “transporte”, mostra uma guinada em relação aos termos utilizados, como já abordado no início desta dissertação. O termo transporte engloba um gama de sistemas de deslocamento, incluindo pessoas e cargas, e está ligado à engenharia de transportes, possuindo um viés mais técnico, em geral embasado na ideia de que as opções de deslocamento se fazem, principalmente, em função do tempo e do custo deste deslocamento. A mobilidade urbana não se restringe apenas ao transporte de bens ou pessoas de um lugar ao outro, mas está associada ao espaço público, usos e formas de ocupação no entorno de suas linhas e possui uma dimensão humana da experiência, fundamental para compreender as diferenças interseccionais na mobilidade.

62 O Ministério das Cidades foi extinto no primeiro mês de governo do Presidente Jair Messias Bolsonaro, em janeiro de 2019. Foi incorporado na fusão com o Ministério da Integração Nacional, transformado, juntos, no Ministério do Desenvolvimento Regional.

○ Estatuto da Cidade⁶³ surgiu, como desdobramento do período da redemocratização brasileira, regulamentando os artigos 182 e 183 da Constituição Federal: um instrumento legal pela Reforma Urbana e um marco na defesa do direito à cidades sustentáveis, que incorporam o transporte e infraestrutura urbana (CARDOSO, 2021). Sua redação apontava para adoção de políticas de priorização da mobilidade a pé através da ordenação das funções sociais das cidades, com diretrizes relacionadas ao transporte e equilíbrio ambiental, evidenciados como direitos urbanos nos capítulos I e II da Lei (MALATESTA, 2018, p. 199).

○ Estatuto inseriu perspectivas para uma gestão urbana mais democrática, que incluísse a participação popular em decisões que envolvem o interesse público e no processo de elaboração e gestão do Plano Diretor, instrumento básico da política urbana municipal que foi revisado em 2002. Também previa planos de mobilidade metropolitanos ou para cidades grandes.

○ Estatuto e suas diretrizes refletem o direito à cidade “universal”, que não tensiona as estruturas racializadas e generificadas de nossas cidades. Iacovini (2021) observa a ausência de reivindicações sociais de dimensões de gênero e antirracistas como, sem deslegitimar a importância da lei.

Este foi um período de avanços institucionais e regulatórios também no tema de gênero, das mulheres. A luta pela igualdade de direitos e participação política para mulheres se refletiu, em âmbito federal, na criação da Secretaria de Estados dos Direitos da Mulher, logo elevada ao status de Ministério⁶⁴. Na sequência, o desenho de políticas para o enfrentamento à violência como um dos principais eixos de atenção (SPM, 2011, p. 16) vai culminar na aprovação da emblemática Lei Maria da Penha⁶⁵, que visa combater à violência doméstica contra a mulher, tratando-a como problema público. A partir da lei uma série de mecanismos institucionais para o enfrentamento da questão se ampliam, como as delegacias da mulher (SOUZA e MELETTI, 2020), entre outros.

Na esfera municipal, os anos 2000 ao início de 2020 mostram a persistência de situações urbanas onde não existe nem mesmo a infraestrutura básica, como as calçadas, em vários lugares da cidade. Ainda que as periferias tenham sido qualificadas e infraestruturadas, não permitindo mais o olhar homogêneo de quem lia a cidade pelo binômio centro infraestruturado e uma periferia desassistida.

63 Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001. Estabelece diretrizes gerais da política urbana para cidades brasileiras, com a finalidade de assegurar a função social da cidade e propriedade. Sua promulgação é um marco, ainda que os anos seguintes revelariam limitações, tais como condicionantes de atores envolvidos nos processos decisórios da cidade (ROLNIK, 2021).

64 Nomeada então Secretaria Especial de Políticas para as Mulheres, em 2003, vinculada ao Conselho Nacional dos Direitos da Mulher (CNDM - 1985) - este último, com finalidade de promover políticas para mulheres através da perspectiva de gênero.

65 Lei nº 11.340, de 07 de agosto de 2006.

Neste processo de intervir em áreas ocupadas, a posteriori, a infraestrutura da mobilidade a pé surgia ou era qualificada nos lugares onde já existia, como já comentado. Mas também surgiam políticas como a de integração de equipamentos públicos como os Territórios CEUs – versão modificada dos Centros Educacionais Unificados (CEUs), iniciados na gestão da Prefeita Marta Suplicy (2001-2004)⁶⁶ – que procurava promover a conexão e qualificar os percursos cotidianos dentro do bairro. O projeto destes Territórios CEUs exigiu a identificação de fluxos e estruturas físicas existentes através de mapeamento colaborativo (GESTÃO, s/d) que buscava garantir caminhos seguros para atender diretamente o público jovem e infantil e, conseqüentemente, seus cuidadores. Consideravam a ampliação e capilaridade da rede ciclável e caminhável pelo bairro, com o objetivo de facilitar conexões entre esses equipamentos e moradia, além de promover proximidade com pontos de ônibus e estações de metrô e trem, colocando a mobilidade ativa integrada aos outros modais, numa abordagem da “última milha”⁶⁷. As propostas para o espaço urbano incluíram melhoria de calçadas; adequação da iluminação pública; implantação de mobiliário urbano e arborização; integração com estrutura cicloviária; e sinalização. As oportunidades de fruição, ampliadas para diferentes grupos sociais se apropriarem do espaço público a partir desses entornos escolares, impactaram diretamente a rotina de mulheres, em especial daquelas que assumem o trabalho do cuidado com crianças. Mesmo sendo muito inovador, o projeto do Território CEU, com tal conexão com o espaço público, ainda não foi levado adiante. O desenho dos espaços públicos de forma a articular equipamentos urbanos mais tarde também foi objeto dos Planos Diretores Regionais, desenvolvidos em 2016, a partir de um projeto de “Residência” desenvolvido pela FAUUSP e Prefeitura de São Paulo.

Neste período, a pauta da inclusão na mobilidade, especialmente na mobilidade a pé, acomodou transformações inéditas. As normas federais de acessibilidade⁶⁸, com orientações de adequação do ambiente físico para pessoas com mobilidade

66 De acordo com o site da Gestão Urbana São Paulo, o primeiro foi instalado no ano de 2002, fruto de pesquisas sobre educação no Brasil, como espaço de integração entre programas educacionais. O modelo foi consolidado como “referência de articulação de políticas públicas no território” (GESTÃO, s/d), ampliando para 45 unidades construídas e previsão de implantação para outras 20 (informação coletada em 2020). O conceito pedagógico de educação integral e integrada garante a tais espaços da cidade um “território educador”.

67 Do original “last mile”, trata dos trechos de deslocamentos final ou inicial que complementam um outro maior, como usar um sistema de bicicleta compartilhada até uma estação de transporte coletivo. Este deslocamento também é conhecido como “micromobilidade”.

68 Em caráter nacional: Lei Federal nº10.098, de 19 de dezembro de 2000 (estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida) e Norma Brasileira ABNT/NBR 9050: 2014 (acessibilidade à edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos), atualizada em 2020. O histórico de normas desdobra-se a partir de 1988, destacando-se o rebaixamento de guias em 1996 (LEI nº 12.117), Decreto Municipal nº45.904, em 2005 (Passeio Livre), estabelecendo dimensões mínimas

reduzida ou deficiência, buscaram garantir maior autonomia, reduzir obstáculos, e promover igualdade social. A Lei Brasileira da Inclusão da Pessoa com Deficiência⁶⁹ foi promulgada apenas em 2015.

Em São Paulo, o Guia para Mobilidade Acessível⁷⁰ foi desenvolvido com conceito de desenho universal, tendo a diversidade humana como novo princípio para concepção de projetos relacionados ao espaço, em contraposição ao “homem padrão” (SEPED, 2005). Foi um dos primeiros documentos a compilar normas e informações para oferecer condições de acesso às vias públicas, como: dimensões maiores e faixas livres para circulação; angulações máximas para rampas de acesso; rebaixamento de guia em faixas de travessia; faixas elevadas; sinalização sonora e visual; exclusão de interferências visuais e físicas através de recuo de 5 metros entre a edificação e via nas esquinas; pisos específicos para passeios mais seguros; plantio de vegetação e outros.

O Plano Emergencial de Recuperação de Calçadas (PEC)⁷¹, de 2008, foi projeto de lei de autoria da então vereadora Mara Gabrilli, mulher cadeirante. Com objetivo de realizar obras necessárias de adequação às normas municipais de acessibilidade e circulação de pedestres, o plano definiu rotas emergenciais e vias que seriam priorizadas para uma maior circulação de pedestres na cidade (Art. 2º) (São Paulo, 2008). Gabrilli elaborou cartilhas⁷² com conteúdo direcionado ao público geral, como por exemplo proprietários responsáveis pela reforma do passeio público de seus lotes. Nelas, reitera o papel da acessibilidade espacial como direito que incide no ir e vir de todas as pessoas, como “[...] mães com carrinhos de bebê, e até mulheres de salto alto, que precisam circular por São Paulo sem dificuldade” (GABRILLI, 2010, p. 03), conectando serviços e interesses individuais e contribuindo para uma cidade mais democrática. Nos transportes públicos, as ações para inclusão passaram pela ampliação de frota de ônibus adaptadas (ROCHA, 2021), com mais possibilidades de intermodalidade, bem como pela implantação de elevadores e pisos táteis de acesso às plataformas de metrô.

e incorporações específicas da NBR 9050.

69 Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015.

70 “Acessibilidade: mobilidade acessível na cidade de São Paulo”, Publicação da Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) e Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida (SEPED), de 2005. Em 2003, foi lançado o “Guia para Mobilidade Acessível em Vias Públicas”, também produzido pela CPA, à época, na Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano (SEHAB). No ano de 2005, foi regulamentado o Decreto Municipal 45.904/2004 no 1º Fórum Paulistano de Passeio Público (COMO ANDA, s/d)

71 Lei nº14.675 de 23 de janeiro de 2008, substituída pelo Decreto 58.845/2019.

72 Cartilha da Calçada Cidadã (2010, 2016). Em ambas, traz orientações gerais de como tornar “realmente público” (ibid, 2010) o passeio. A cartilha, atualizada em 2016, aparece vinculada à sua assinatura como Deputada Federal e traz novas informações, como modelos de financiamento para construção e reformas de passeios, além de outras ajudas técnicas do governo.

No período também foi organizado o Manual Brasileiro de Sinalização do Trânsito, em VII volumes, pelo CONTRAN (2007-2017). O documento apresentou critérios e normas para implantação de sinalizações variadas para articular a circulação de pedestres ao sistema viário. Em um destes volumes, foi estabelecida a sinalização de velocidades máximas das vias e a dimensão e posição da faixa de pedestres (COMO ANDA, s/d). Com base nele, e em atendimento aos critérios do CTB, a CET-SP faria a primeira atualização e complementação do Manual de Sinalização Urbana, com 14 volumes publicados entre os anos 2012 e 2019, desde o lançamento na década de setenta (CET-SP, s/d).

Em São Paulo, em 2002, houve uma reorganização institucional da gestão do território, incorporando a descentralização de algumas poucas funções em 31 Subprefeituras⁷³, que passaram a ter orçamento próprio e autonomia para algumas despesas (Art. 6º), dentre elas, a manutenção de calçadas e espaços públicos.

Criada em 2009, a portaria nº43⁷⁴ da Secretaria Municipal de Transportes continha diretrizes para implantação de obras de melhorias no espaço viário. A instalação de dispositivos e redesenho espacial, como avanços de calçada, faixa elevada de travessia, ilhas de apoio à pedestres, conhecidos como Traffic Calmings ou Moderação de Tráfego, sinalizavam a legitimação de algum espaço dedicado à segurança, conforto e qualidade da circulação a pé. Foi um relevante estímulo ao redesenho viário e intervenções técnicas visando priorizar a caminhabilidade. Em São Paulo, a CET-SP foi designada como órgão responsável pelos estudos de impacto e aprovação de projetos solicitados, assumindo um papel importante no enfrentamento e adoção de medidas para a segurança viária.

O ano de 2012 é marcado pela aprovação da Política Nacional de Mobilidade⁷⁵, instrumento de desenvolvimento urbano que busca a “integração de diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município” (BRASIL, 2012). Simbólica, a PNMU trouxe, dentre várias diretrizes, o reconhecimento da mobilidade ativa, com prioridade na organização dos deslocamentos urbanos, como parte da mudança para um modelo mais sustentável e democrático da mobilidade. A exigência de planos

73 Lei nº 13.399, de 1º de agosto de 2002. Dispõe sobre a criação de subprefeituras no município de São Paulo, e dá outras providências. Em 2013, Sapopemba (ZL) passa a ter administração própria, resultando nas 32 Subprefeituras atuais.

74 Revogada pela Portaria SMT nº86, de 15 de abril de 2020 “Estabelece o procedimento administrativo necessário para fins de implantação de obras de melhoria do sistema viário e/ou sinalização de trânsito, nas vias sob circunscrição municipal, Moderação de Tráfego ou Traffic Calming”.

75 Lei Federal nº 12.587/2012.

elaborados em nível municipal, integrados e compatíveis com o Plano Diretor, foi fundamental para o desenvolvimento do PlanMob, o Plano de Mobilidade de São Paulo, três anos depois.

Com essa visibilidade da mobilidade a pé, uma pressão política promovida por diversas organizações da sociedade civil organizada⁷⁶ marcou o interesse em pautar, dentro do programa de metas dos candidatos à prefeitura, o compromisso com a priorização da bicicleta e do modo a pé como modelos de transformação para a cidade (LEMOS, 2021). Nas propostas apresentadas pela carta, em 2012, apareceram redução do limite de velocidade de avenidas; ampliação das “zonas 30km/h” (mais tarde chamadas de Áreas Calmas); implantação de dispositivos de acalmamento de tráfego; travessia segura de pedestres nas pontes dos rios Pinheiros e Tietê; e implementação de um Plano Diretor para estimular a redução dos deslocamentos a partir de uma redistribuição de infraestrutura, moradias e serviços através das centralidades polares e lineares, ainda que a concentração de serviços e empregos na região central fosse um entrave marcante.

As Jornadas de Junho, em 2013, foram lidas como luta pelo direito à livre circulação e acesso à cidade em questão a partir do alto custo do transporte público. A catraca foi trazida como elemento em alusão a barreiras à circulação. É também importante percebê-la como símbolo de exclusão das mulheres em jornadas de cuidado (com carrinhos de bebês, crianças de colo, compras, ou grávidas) e/ou em viagens de múltiplas paradas que muitas vezes fogem do período de integração tarifária, um ônus que recai especialmente sobre mulheres de baixa renda, ainda que debate o não tenha se desdobrado nessa direção.

As Jornadas foram “um marco para o desenvolvimento de políticas de mobilidade urbana que, finalmente, não tinham a melhora da circulação de automóveis como principal objetivo” (HARKOT, 2018, p. 80). Um de seus desdobramentos diretos foi o surgimento de novas organizações da sociedade civil⁷⁷ focadas na, ou relacionadas com, a mobilidade a pé (BASILE *et al.*, 2017).

Assim, em 2013, a campanha “Chega de Fiu Fiu”, realizada pela organização feminista Think Olga, trouxe à luz o problema do assédio sexual às mulheres nos espaços públicos e transportes coletivos⁷⁸, identificando os locais em que

76 Encabeçada pelas organizações cicloativistas Ciclocidade e CicloBR (ibid), em alarme à situação trágica da mobilidade urbana que, em 2012, batia recorde de congestionamento viário, seguida com insuficiência no sistema de transporte coletivo e com a falta de espaço e de respeito com pedestres circulando na cidade, entre outros (CICLOCIDADE, 2012).

77 Hipótese levantada com o estudo sobre o estado da arte pela mobilidade a pé, elaborado pelo Projeto Como Anda (ibid, 2018, p. 92).

78 Harkot (2018, p. 83) levanta a hipótese sobre a questão do assédio ter sido colocada em pauta em 2013 ser um dos estopins para a Primavera Feminista, em 2015 - movimento que afirma o debate sobre assédio sexual na agenda pública do país.

ocorreram abusos. Mais tarde, em 2018, foi lançado o documentário homônimo que estabelecia um contexto geral sobre as barreiras e opressões que recaem nos deslocamentos das mulheres a partir deste recorte, questionando se as cidades foram feitas para elas.

Uma conscientização sobre formas “ocultas” de violência contra a mulher ganhou repercussão com a campanha “Meu Primeiro Assédio”, em 2015, um convite de Think Olga para que mulheres relatasse sua primeira lembrança de assédio. A campanha expôs como, desde muito jovens, as mulheres são cotidianamente submetidas à violência de gênero. O estopim desse debate surgiu em apoio a um caso específico que aconteceu em um ambiente virtual, tal como a campanha, mas que demarcou o espaço público e os transportes coletivos como ambientes onde tradicionalmente situações de assédio se materializam entre agressões verbais e físicas. A ação rompeu com o silenciamento público sobre o tema. Um mecanismo legal em defesa do ir e vir feminino, resultado da força do movimento feminista desses anos, se desdobrou na Lei nº 13.718/2018, que afirma o direito de as mulheres estarem no espaço público sem serem importunadas e caracteriza o assédio sexual como crime.

Outras manifestações coletivas em prol de transformações sociais ocupam as ruas lideradas por diferentes grupos de mulheres, mobilizando atenção para pautas feministas e de enfrentamento a questões opressoras variadas, congregando experiências singularizadas desses corpos femininos ressoadas em grandes catarses coletivas através das ruas. A Marcha das Vadias, em 2011, é a expressão inicial dos movimentos em atenção pelo direito do ir e vir; do direito em se vestir da maneira que querem sem estar sob ameaça de importunação sexual ou estupro, ou ainda quaisquer responsabilizações sob o ato de terceiros. Inaugura uma jornada de luta coletiva por liberdade, segurança e autonomia por todos os espaços de circulação delas. Na sequência a marcha do movimento “Ele Não” (2018), uma das maiores realizadas no país, expressa a luta política dessas motivadas por atentado à democracia e misoginia.

A revisão do Plano Diretor Estratégico (PDE)⁷⁹ e da Lei de Parcelamento do Uso e Ocupação do Solo (LPUOS)⁸⁰, e o desenvolvimento do Plano de Mobilidade (PlanMob)⁸¹ inauguraram processos de discussão e participação pública. Ativistas pela mobilidade a pé se uniram na elaboração de propostas centralizadas em pessoas e em seus deslocamentos (CIDADEAPÉ, 2015), na priorização da mobilidade ativa e da articulação entre os meios de transporte. Com o PDE, em 2014, surgiram incentivos urbanísticos para a ampliação dos espaços públicos e

79 Lei 16.050, de 31 de julho de 2014.

80 Lei nº16.402, de 22 de março de 2016.

81 Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016.

de oferta de serviços, propostas que buscavam qualificação das ruas da cidade (GONÇALVES, 2020, p. 322). Estes eram aplicáveis aos Eixos de Transformação Urbana, zonas no entorno de linhas e estações de mobilidade de média e alta capacidade, estimulando a fruição pública, fachadas ativas, dimensões mínimas para calçadas, e o diminuindo o estímulo para vagas de estacionamento permitindo que apenas uma tivesse sua área construída isenta de pagamento da Outorga Onerosa do Direito de Construir.

Várias destas ações estavam orientadas aos princípios dos Transit Oriented Development (TOD) Strategies – em português, Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOTS) – que, em linhas gerais, surgiu para “mitigar os efeitos negativos do espraiamento das cidades e do desenvolvimento orientado ao automóvel, o conceito ganhou força por associar a reestruturação urbana e o desenvolvimento urbano ao transporte coletivo de modo a promover a redução do uso do carro e a migração das viagens motorizadas para os modos ativos” (COSTA *et al.*, 2021, p. 2; CERVERO, 1993).

Os DOTs pretendem promover espaços urbanos desenhados de forma satisfatória para caminhadas e integração com outros meios de deslocamento. Avaliações recentes da produção espacial nos Eixos apresentadas no Fórum SP 21 mostraram que não foram aplicadas todas as diretrizes de DOTs em São Paulo, não alcançando assim a densidade, diversidade e desenho urbano esperados para produção de comunidades compactas e usuárias do transporte coletivo (COSTA *et al.*, 2021). Visando estimular a caminhabilidade, o planejamento dos Eixos poderia ter inclusive pautado as formas urbanas – morfologias e tipologias que envolvem o dimensionamento das quadras, larguras das vias e calçadas, altura dos edifícios, distância da área caminhável para o trânsito de veículos, possibilidade de visão de longa distância, entre outras –, uma vez que estas afetam a percepção e o estímulo ao ato de caminhar.

O desenho da mobilidade a pé não foi prioridade no planejamento e gestão dos Eixos, mas em projetos e planos urbanos que enfocaram os fluxos a pé no entorno de estações. Foi o caso do projeto São Miguel mais Humana desenvolvido em São Miguel Paulista, uma intervenção de “urbanismo tático” feita em 2016 que envolveu uma intervenção temporária – com elementos de fácil remoção, como marcações de tintas, cavaletes, cones, plantas, barbantes etc – testando soluções de fluxo, permanência, qualidade ambiental, etc, no entorno da estação de trem em São Miguel Paulista; além de delimitar 44 hectares de zona com velocidade máxima permitida de 40 km/h.

Além de alterações regulatórias e de propostas de planos e projetos para a caminhabilidade, aconteceram alterações institucionais que inseriram a sociedade civil organizada em torno do tema na construção de políticas de mobilidade. A participação da sociedade civil na discussão e na construção de políticas

caminháveis, em diálogo com órgãos técnicos do município como SMT⁸², CET e SPTrans, se estabelece através da Câmara Temática da Mobilidade a Pé (CTMP), criada em 2015. A instância é um espaço vinculado à Câmara Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT), pelo fórum de discussão específico que trata desta mobilidade e garante, assim, maior visibilidade para as demandas específicas – previsto no Artigo 15º da PNMU. Tal espaço garantiu o debate de “resultados de programas voltados à segurança de pedestres, a regulamentação do Estatuto do Pedestre e o cálculo dos tempos de travessia de pedestres” (CIDADEAPÉ, s/d).

A gestão do Prefeito Fernando Haddad (2013-2016) foi marcada por algumas experiências espaciais voltadas à mobilidade ativa, expressão do chamado Urbanismo Tático⁸³, tanto em ações de incidência política e ativistas, promovidas por instituições internacionais e da sociedade civil organizada, quanto por órgãos municipais. O modelo, conhecido e propagado pelo potencial de demonstrar outras possibilidades de uso e ocupação para o ambiente urbano, redesenhando novas oportunidades de vivência para pessoas a pé a partir de transformações temporárias de baixo custo, valorizava o processo de planejamento:

[...] Para além da transformação física, o legado mais precioso desse processo é a construção conjunta de novos métodos de planejamento, implementação e gestão de espaços públicos. Um processo de mudança embasado em escuta ativa e no acolhimento sensível das demandas dos atores envolvidos, gerando uma revolução na forma como vivem e se engajam na produção de espaços coletivos (CALLEJAS *et al.*, 2020, p. 104).

As diferenças na distribuição espacial entre pessoas e veículos foram colocadas sob holofotes através da instalação dos primeiros parklets próximos à avenida Paulista, em 2013, e nos primeiros testes de abertura da mesma avenida exclusivamente para pessoas aos domingos, dois anos depois. As ações foram mobilizadas pela sociedade civil⁸⁴ e tiveram grande adesão da população, por isso restou ao poder público oficializar esses espaços temporários de foco para pedestres, em 2016⁸⁵, e ampliar esta possibilidade para outras regiões da cidade.

82 A Secretaria Municipal de Transportes (1967) foi renomeada para Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, em 2017. Em 10 de agosto de 2021, indicando um possível retrocesso na visão da gestão atual sobre o entendimento do deslocamento a pé como transporte urbano, foi novamente renomeada para Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito.

83 O Urbanismo Tático tem origem em 2010, a partir do protesto pela divisão desequilibrada do espaço público entre pessoas e veículos motorizados, reclamada através da ocupação estratégica de vagas de automóveis por bancos e outros usos voltados às pessoas, em Nova Iorque. O “Park day”, como ficou conhecido, tornou-se uma referência adotada pelo poder público, através de novos projetos-pilotos liderados pela secretária de transportes Janette Sadik-Khan (2007-2013). Emblemática, a redistribuição espacial da Times Square para pedestres tornou-se uma grande referência mundial desta prática.

84 Respectivamente: Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design e SampaPé!.

85 O decreto nº 57.086, de 24 de junho de 2016 instituiu o Programa Ruas Abertas. Foi oficializado



Imagem 20: Largo São Francisco, 2017. Foto: SP Urbanismo.
Fonte: GESTÃO, 2020.

No esteio dos processos que testam mudanças a partir do diálogo público, o programa Centro Aberto propôs novas formas de ocupação de regiões centrais a partir de 2013, testando a viabilidade e adesão inicialmente nos Largos São Francisco e Paissandu. Os projetos-pilotos promoveram, a partir de resultados da pesquisa empírica com transeuntes na região, a renovação da iluminação pública, WIFI livre, instalação de estações de bicicletas compartilhadas e paraciclos, ampliação de espaços de permanência, lazer e atividades culturais. Com a avaliação de impacto promovida pela organização social Cidade Ativa, indicando maior apropriação desses espaços e ampliação de segurança, a ação tornou-se um programa definitivo no ano seguinte, replicado em outros pontos da região central (GESTÃO, s/d). Interessante apontar que a coleta de dados considerou uma leitura de uso e apropriação do espaço com recorte de gênero, potencialmente introduzindo, a partir deste momento, variáveis feminino-masculino como uma nova forma de observar e propor espaços pelo poder público.

No contexto da Década de Ação pela Segurança no Trânsito, iniciada em 2011, e com a divulgação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, em 2015, pela Agenda 2030 da ONU, que a prefeitura mobilizou-se novamente em prol da transformação dos espaços urbanos. Sintonizada nesta agenda, a implementação de projetos e políticas de segurança viária foram articuladas sob a perspectiva do urbanismo tático, visando a redução de mortes e lesões no trânsito, com base

na sequência pela Lei nº 16.607, de 29 de dezembro de 2016, englobando três modalidades: “Ruas de Cultura e Lazer, Ruas 24 Horas e Vagas Vivas”.

nos conceitos de Visão Zero e Sistemas Seguros⁸⁶. Exemplos são os “Programas de Proteção à Vida, o Programa de Proteção de Pedestres e a implementação de áreas de velocidade máxima reduzidas, hoje chamadas de Áreas Calmas” (CALLEJAS *et al.*, 2020, p. 106), ações desenvolvidas através de um acordo de cooperação técnica com a iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito (2015-2019), com consultoria e capacitação do corpo técnico municipal e responsabilidade gradualmente transferida à prefeitura para iniciativa, gestão e manutenção dos projetos. O Projeto de São Miguel Paulista, já comentado, insere-se nesta proposta de redução de velocidades, como já comentado.

Nesse período surgem na região central as primeiras travessias elevadas; as calçadas ampliadas através de extensão com pintura nas vias; e as travessias em “X”, que são travessias de pedestres sinalizadas em diagonal, em vias movimentadas e com fluxo alto de pedestres. Em ações específicas promovidas dentro do contexto de segurança viária, se destacam as minirotatórias; novas travessias; ampliação de canteiros centrais; extensões de calçada; redefinição de geometria viária; e novas praças e espaços de permanência em espaços anteriormente destinados a veículos motorizados. A proposta se embasou na tentativa de promover uma proporcionalidade mais equilibrada de espaços para os diferentes modais, reorientados pela perspectiva caminhável e ciclável.

Documentado pelo projeto Como Anda (*ibid*), o histórico do Urbanismo Tático, promovido pelo poder público, destacou o protagonismo de profissionais e técnicas mulheres – seja via organizações internacionais como ITDP Brasil, WRI Brasil e BIGRS; do corpo técnico da CET-SP; ou do terceiro setor.

Após as primeiras experiências e algum respaldo técnico, a Gerência de Segurança de Tráfego da CET-SP desenvolveu sua primeira ação-piloto de forma autônoma, focada na segurança de jovens e crianças em trajetos escolares, chamadas Rotas Escolares Seguras, com ações na Zona Leste e Sul. Tal medida chamava atenção pelo impacto e visibilidade direta não apenas para a mobilidade do público específico, como para a de mulheres, beneficiadas pelos dispositivos espaciais implantados a partir do redesenho viário. Indiretamente, a promoção da sensação de segurança para a mobilidade do infante-juvenil também se reverberou nelas.

86 O conceito Visão Zero tem origem na Suécia, em 1997, com base em que nenhuma morte ou lesão grave no trânsito é aceitável, meta que pode ser alcançada através do redesenho de vias prioritárias à pedestres e ciclistas. Já o conceito de Sistemas Seguros reconhece que os seres humanos cometem erros e que, assim, a infraestrutura viária deve ser projetada de modo a minimizar as consequências desses erros (SÃO PAULO, 2019, p. 17).



Imagem 21: Viaduto do Chá, 2016. Foto ITDP Brasil.
Fonte: ITDP, 2016.



Imagem 22: Rua Galvão Bueno (Liberdade), cerca de 2017.
Foto de autoria não identificada.
Imagem mostra as calçadas ampliadas e bancos.
Fonte: GESTÃO, 2020.

Apesar do potencial das ações de segurança viária⁸⁷ na reivindicação de uma cidade mais segura para ser percorrida a pé, em especial por mulheres, seus resultados foram limitados e as mulheres correspondem a 32% das vítimas de atropelamento no trânsito, considerando o modo a pé (SÃO PAULO, 2019b, p. 31). O Plano de Segurança Viária, proposto pela prefeitura, foi lançado apenas em 2019.

Um instrumento legal de apoio à promoção da segurança de mulheres durante seus deslocamentos noturnos surgiu em 2016. Através da Lei Municipal nº 16.490/16, ficou estabelecido o direito de mulheres e pessoas idosas optarem, entre as 22h00 e 5h00 do dia seguinte, pelo desembarque em pontos que julgassem mais seguros e acessíveis do que os regulares do transporte coletivo, desde que dentro do trajeto regular daquela linha. Além desta informação ser ainda pouco difundida ou incentivada, há uma restrição relevante neste marco legal. A lei não se aplica (e não há previsão para que a faça) ao embarque fora de pontos regulares, ignorando a hostilidade vivenciada por inúmeras mulheres durante a espera em pontos sem estrutura adequada ou mesmo durante os trajetos caminháveis, que podem ser extensos em algumas regiões da cidade. Promovida pela Think Olga e ASK-AR, a pesquisa nacional “Meu Ponto Seguro”⁸⁸ revelou que 76% das participantes sentem-se inseguras no ponto de ônibus e 68% no trajeto até o ponto, e evidenciou

87 São elas: Áreas Calmas; Rotas Escolares Seguras; Urbanismo Tático (CALLEJAS *et al.*, 2020).

88 A pesquisa é fruto da “Jornada Cidades para mulheres: o caminhar é feminino”, um processo criativo e colaborativo para testar soluções de problemas sociais relacionados às mulheres, desenvolvida e aplicada em 2020. A pesquisa nasceu como um dos protótipos sugeridos pelo grupo de mulheres de diferentes setores como ferramenta para diagnóstico das questões que tornam os pontos de ônibus como um local inseguro para mulheres.

estratégias recorrentes e variadas⁸⁹ para situações de insegurança quando nos pontos (NUNES, 2017; THINK OLGA, 2020;). Outras pesquisas mostram que as mulheres são assediadas no caminho e na espera do ônibus (SILVA, 2021; SANTORO *et al.*, 2018; 2020). Segundo Santoro *et al.* (2018, p. 5):

Os dados coletados também indicam uma diferenciação dos tipos de violência e o local onde ocorrem. Nos chamados espaços “restritos” (dentro do ônibus, metrô ou trem), estão aqueles que envolvem o contato físico e toques ao corpo, como ser apalpada ou tocada, ou ainda, episódios de exibicionismo. Já nos espaços “abertos” (plataforma de embarque/ponto de ônibus ou no caminho) ocorre “à distância” e envolve assobios, cantadas e/ou comentários não solicitados (SANTORO *et al.*, 2018, p. 5).

A gestão Dória-Covas (2017-2020) decidiu pelo aumento da velocidade máxima nas marginais Tietê e Pinheiros, impactando no aumento dos sinistros, e pelo retrocesso na política cicloviária municipal, envolto em questionamentos sobre a qualidade da infraestrutura cicloviária implantada e desejo de apagamento das infraestruturas (LEMOS, 2021).

Mesmo neste contexto, em 2017, foi lançado o Estatuto do Pedestre, elaborado com uma colaboração entre a sociedade civil que atua em defesa de quem caminha⁹⁰ e a Câmara Municipal de Vereadores. O Estatuto foi um marco para a visibilidade das pessoas que se deslocam a pé e simbolizou um reenquadramento dentro do sistema de mobilidade urbana. Mas os três anos de espera até sua regulamentação, apenas em agosto de 2020, escancarou a omissão dos direitos de pedestres desenhados pela Lei e mostrou que seria longo o caminho até a readequação dos espaços com prioridade para os deslocamentos a pé. Ainda, o Estatuto não avança no olhar sobre a mobilidade a pé distinguindo gênero ou raça, e olha para o “pedestre” de forma universal.

Segundo a associação paulistana Cidadeapé, o Estatuto⁹¹ aponta “várias opções de melhoria da caminhabilidade, como formas de financiamento, discussão sobre custos e responsabilidades por calçadas e informações e bancos de dados

89 A pesquisa identificou algumas reações tomadas após algum acontecimento que trouxe insegurança para essas mulheres, como: pegar ônibus errado para fugir de uma situação (38%); sair correndo (27%) e fingir ligação no celular (8%). Como estratégias de precaução à essas situações, foram apontadas medidas como: mudança de ponto de ônibus e em determinados horários (somando 30%); espera dentro de alguma edificação (15%); sair menos de casa (8%); passaram a ir acompanhada (8%); entre outras.

90 Através de grupo de trabalho liderado pela Comissão Técnica de Mobilidade a Pé e Acessibilidade - CTMPA da ANTP, com participação do Instituto Corrida Amiga, IDEC, Cidadeapé e SampaPé! (CIDADEAPÉ, 2019), aprovado pela Lei Municipal 16.673, de 13 de junho de 2017.

91 Até o encerramento da pesquisa, estava em tramitação um novo Projeto de Lei (nº 623/2019): o “SP+ Caminhável”. De autoria do mesmo vereador, José Police Neto, o PL atua como um reforço às determinações do Estatuto do Pedestre, através do desenvolvimento de ações e investimentos no Sistema de Circulação de Pedestres, previstos pelo PDE.

necessários para suportar as ações” (CIDADEAPÉ, 2021). Entretanto, ainda há muito a ser qualificado e definido, como a criação do Sistema de Informação sobre Mobilidade a Pé (Art. 8º), o Sistema de Sinalização para Pedestre (Art. 9º) e a fiscalização das regulações estabelecidas, garantindo a livre circulação, segurança e acessibilidade para caminhanças (Art. 20º).

A fragilidade da pauta caminhável ficou ainda mais exposta pela alteração irregular do uso do Fundo de Desenvolvimento Urbano, o Fundurb, em 2019. Previsto anteriormente, dentro do PDE de 2014, com um repasse de 30% do valor do fundo à habitação social e com a priorização de modos sustentáveis de deslocamento (mobilidade a pé, por bicicleta e em transporte coletivo), a flexibilização e inclusão de “melhorias em vias estruturais” fará com que o recurso seja extensível, por exemplo, ao recapeamento de avenidas – potencialmente reduzindo ou anulando repasse destinado para a mobilidade a pé. A aprovação soma irregularidades que vão desde o desrespeito com a gestão democrática, pela ausência de audiências públicas, até a não priorização do modo a pé, em desacordo com a PNMU.

Apesar das transformações espaciais do período terem tido maior proporção através das ações de urbanismo tático, antes do final desta segunda década, a região central passou por uma nova remodelação do Vale do Anhangabaú: controversa, onerosa e ainda pouco experienciada pela população. O projeto, liderado pelo escritório dinamarquês Jan Gehl junto a SP Urbanismo, partiu de diagnóstico qualitativo⁹² e quantitativo sobre o ambiente caminhável e sobre os fluxos de pessoas. Tem como objetivo tornar toda a malha central acessível, e reforçar seu caráter de corredor da mobilidade a pé e interligação de diferentes modais. Substituiu o pavimento das antigas pedra-portuguesas por blocos de concreto, padronizou as caixas de inspeção, elaborou drenagem pluvial superficial, instalou mobiliário padronizado (bancos, jardineiras e papeleiras) e adequou a iluminação noturna. Apesar da substituição do piso ter o objetivo de se adequar à acessibilidade universal e garantir fácil manutenção, antes do final da reforma já se mostravam problemas críticos como rachaduras e desníveis.

Embora tenham sido feitas várias regulações bem intencionadas, nem sempre seus parâmetros mostraram-se coerentes com as diretrizes pretendidas. É o caso, por exemplo, do Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias – documento que compila parâmetros de padronizações construtivas e regulações vigentes do espaço viário como um todo para consulta técnica – que sinaliza como princípio norteador a

92 A equipe de campo da SP Urbanismo adotou a metodologia de avaliação do espaço caminhável que tem base na análise da perspectiva do ambiente através da escala humana e avaliação de 12 critérios, como ferramenta para avaliar a experiência durante o deslocamento. A metodologia faz parte do manual “Active Design: Shaping the Sidewalk Experience”, elaborado pela Prefeitura Nova Iorque (GESTÃO, s/d).

priorização da mobilidade a pé no cenário urbano. No entanto, ele contém exceções para redução de largura mínima prevista (de 1,20 m) de calçadas, quando esta é uma das condições básicas para garantir a circulação a pé com alguma qualidade.

Outras intervenções buscam sinalizar, timidamente, uma transformação no cotidiano da mobilidade paulistana. O fechamento de vias do centro histórico⁹³ para veículos, durante as últimas sexta-feiras do mês, é uma medida promovida pela prefeitura para estimular viagens a pé, de bicicleta e com uso de transportes coletivos. Em meio às discussões sobre o projeto definitivo para o Parque Minhocão, o espaço passa a ter apropriação regular – e mais recentemente, em caráter experimental, testando a receptividade da população, a instalação de mobiliário de permanência pela prefeitura.

Apesar das conquistas regulatórias e institucionais, ainda há muito o que avançar para melhorar as condições da mobilidade a pé de forma mais ampla na metrópole. Segundo o mapa de largura de calçadas do município, 41% delas apresenta largura menor de 1,90 m, medida abaixo do mínimo previsto por Lei (1,20 m livre + 0,70 m de faixa para serviços). É previsível, pelo histórico apresentado, que os distritos centrais concentrem as de maior largura – nem por isso sejam desobstruídas de barreiras, com desníveis ou presença de equipamentos que bloqueiem a passagem, como postes de iluminação.

Os desafios da mobilidade a pé feminina não parecem ter sido a orientadores das regulações e intervenções promovidas. Svab *et al.* (2021) apontam desafios para incorporar dimensões de gênero no campo estratégico, corporativo e operacional da mobilidade urbana. Evidenciam, através de um mapeamento e levantamento qualitativo, a ausência de uma abordagem de gênero na concepção de políticas e projetos, o que dificulta a promoção de uma maior igualdade social na mobilidade. Constatam que “embora os padrões de mobilidade diferenciados tenham sido estudados durante décadas, houve pouca ou nenhuma incorporação dos resultados no planejamento do dia a dia dos projetos” (SVAB *et al.*, 2021, p. 68).

93 Rua Boa Vista, Ladeira Porto Geral, Largos São Bento e Pateo do Colégio, trechos das ruas Líbero Badaró e Florêncio de Abreu, Viaduto do Chá. Desde o primeiro março de 2020, devido à pandemia da Covid-19, o programa foi suspenso.

Considerações Finais

O presente trabalho começou enfrentando dois desafios importantes para os estudos urbanos. O primeiro consistiu em dar relevo, visibilidade e legitimidade ao tema da mobilidade a pé dentro dos estudos de mobilidade centrados no rodoviarismo e sua crítica, reconhecendo o modo que, ainda hoje, é a principal forma de deslocamento e, por isso, central para a organização da vida urbana.

Outro desafio foi abordar a mobilidade, e a mobilidade a pé, incorporando distinções interseccionais e generificadas. A mobilidade, tal como outras políticas urbanas, é possível e se dá de forma diferente para os distintos grupos sociais, sobre territórios desiguais e mais, ou menos, excludentes. Neste trabalho, foi feita uma opção por um enfoque generificado, que foge das leituras e propostas para “pessoas” de forma homogênea, sem considerar distinções sociais que muitas vezes também envolvem distinções territoriais.

Esta embocadura já esteve presente em vários estudos de mobilidade. Muitos deles observaram diferenças na mobilidade entre homens e mulheres, binariamente. O trabalho reconhece os avanços empíricos e teóricos e, ao trazer a visão generificada, procura recuperar e revisar conceitos e métodos nos estudos urbanos. Como desenvolvido no capítulo teórico, esta abordagem tem exigido um “giro” dos estudos na direção de fazer emergir a presença (quem) e a experiência urbana (como) de grupos invisibilizados na mobilidade, evitando o tratamento generalista, homogeneizante que, ao propor uma mobilidade para todos, invisibiliza questões específicas de grupos sociais.

Ao procurar fugir das visões generalistas que mostram a invisibilidade da mulher nas leituras da cidade e no planejamento, o trabalho colocou em relevo a mobilidade cotidiana de mulheres, observando, em uma linha do tempo narrada, um panorama de transformações sociais, regulatórias e espaciais para a mobilidade a pé ao longo de mais de um século no centro da cidade de São Paulo. O resultado foi uma leitura generificada a partir da combinação de três eixos de análises: (i) das alterações na sociedade, mostrando a evolução dos costumes, as lutas e as conquistas das mulheres; (ii) da política, a partir das alterações regulatórias, planos e projetos propostos, e (re)organizações institucionais da mobilidade urbana e nas formas de gestão do território, com ênfase no modo a pé; e (iii) da produção do espaço público da mobilidade em São Paulo, através da descrição de algumas transformações urbanas, com ênfase na mobilidade a pé.

A análise foi agrupada em quatro períodos.

O **primeiro período** mostrou que, **já na virada do século (1870-1910), diferenças entre mulheres moldavam o caminhar pelo espaço público**, e a remodelação dos espaços públicos e lugares de passeio diferenciava os espaços, os modos e a regulação do caminhar da elite burguesa e das classes mais pobres.

Até o final do período oficial da escravidão, andar no espaço público era atributo quase exclusivo de negros. Negras escravas e libertas já estavam nas ruas, vendedoras de tabuleiro, antes mesmo da infraestrutura das calçadas ser desenhada. Eram notadas atravessando a cidade, lutando por sobrevivência ou ganhando a vida nos trabalhos de abastecimento, comércio ou vendas de tabuleiro, nas ruas sem separação entre passagem de veículos e pedestres. As distinções sociais se davam, por exemplo, a partir da aparição das vestimentas da mulher branca.

As calçadas existentes foram feitas ou sob as regras da engenharia sanitária, que incidia formalmente no espaço viário através de códigos de posturas, regulamentação e fiscalização (a partir da criação da Secretaria de Obras, em 1892), ou eram espaços residuais que sobravam das vias, servindo de proteção à fundação das residências.

Com elas, e com o surgimento e a ampliação da iluminação pública, permitiu-se o caminhar noturno, mas as restrições morais impunham às mulheres proibições de circular. Os primeiros códigos de posturas procuraram regrar os melhoramentos públicos da virada do século visando garantir o livre trânsito público; os posteriores normatizaram os passeios com medidas e materiais padronizados. Os bondes, presentes na virada do século, disputavam a circulação, e os automóveis, com maior velocidade, já atropelavam os transeuntes.

Largos de terra foram transformados em praças e jardins públicos, projetos de embelezamento, ajardinados e arborizados, visando salubridade e uma atmosfera cidadina. Gradis e fechamento surgiram no entorno destas praças, como até hoje segue no Parque da Luz. Surgiram jardins frontais distinguindo os loteamentos de alta renda dos bairros fabris. A segregação socioespacial e racial, estimulada pelo então processo de reforma urbana, provocou o afastamento da moradia do povo negro em relação ao centro. As prostitutas e quitandeiras ocupavam o espaço público tolerado, que muitas vezes era a calçada, identificadas como “mulheres da rua” - e estar na rua confundia-as com floristas, costureiras, vendedoras, lavadeiras, e toda uma gama de trabalhos femininos do pós-guerra.

As mulheres de classes mais altas circulavam em menor velocidade, exibindo-se pelas ruas, quase sempre acompanhadas. A abertura da Escola Normal, depois das casas de chá, os magazines, as vitrines, os teatros ou eventos culturais, motivaram sua circulação a pé pelas ruas centrais da cidade. Outras mulheres passaram a trabalhar na primeira fase da indústria como operárias e, assim como outras

trabalhadoras, julgadas moralmente e estigmatizadas por não estarem no lar, “espaço privilegiado” de respeito social (PINSKY, 2018). Com a mulher operária, surgiram medidas regulamentadoras do trabalho nas indústrias, como a proibição do trabalho noturno, tidas como resultado das demandas de redução da jornada de trabalho de 1917, mas também lidas como reação moral, que considera o trabalho noturno imoral e incompatível com a maternidade (RAGO, 2014, p. 96-97).

○ **segundo período** abordou quando o **rodoviarismo ganhou a cena na cidade cosmopolita (1920-1950)**.

Os melhoramentos criaram ambientes para a vida pública de mulheres brancas de elite, incentivando-as a circularem. O período serviu à construção de uma imagem de cidade cosmopolita (SANTORO, 2004), que não qualificou os espaços dos deslocamentos a pé de forma homogênea no território, mas hierarquizou as propostas viárias favorecendo as rodoviaristas, da velocidade. Os espaços do caminhar passaram a ser qualificados quando vinculados a outros sistemas de mobilidade, como o rodoviário.

As primeiras salas de cinema, a prática do *footing* nas ruas centrais, no entorno das ruas com lojas de roupas “elegantes”, atraíram jovens mulheres de elite para as atividades cotidianas de diversão. Aos poucos, mudaram também as vestimentas femininas para peças mais leves e confortáveis, incluindo calças. A conciliação entre lazer e trabalho por algumas mulheres mais pobres integrou-as ao *footing*, gerando incômodos e zonas de tolerância (FELDMAN, 1988; RAGO, 2014).

As propostas de calçadas largas foram vistas como artigos de luxo pelos que exigiam soluções para os problemas de circulação, mas as vias passaram a ter larguras variáveis, dependendo do fluxo (e a altura das edificações); a pavimentação para o leito carroçável passou a ter legislação específica; estacionamentos foram criados; passeios e jardins eliminados em benefício do tráfego de veículos, inspirados no Plano de Avenidas (1930), que assumiu que as avenidas ocupariam os fundos de vale, os leitos dos rios, apagando-os – e, muitas vezes, desenhando caminhos incompatíveis com o andar, conectados através de escadarias e inclinações anguladas. O plano foi implementado a partir da gestão Fabio Prado (1934-1937) e Prestes Maia (1937-1945).

Os ônibus foram o principal elemento coletivo articulador da expansão urbana sobre o território. Esses transportes públicos, ainda que já ineficientes, insuficientes e superlotados (CAMPOS, 2019), eram os principais meios de conexão entre o centro e a periferia para a classe trabalhadora, formada pelo crescimento horizontal da cidade industrial, considerando uma lógica pendular, da produção.

As transformações espaciais na região central, encarregadas de promover uma atmosfera de lazer e sociabilidade, tornaram o Centro uma região privilegiada, ocupada pelas classes médias e altas, de mulheres brancas, e um espaço de trabalho das mulheres das classes mais baixas. Enquanto o Centro se tornava cosmopolita e se especializava em salas lançadoras, galerias e lojas permeadas por edifícios multi-uso com moradia, os bairros se expandiam, criando uma periferia onde mulheres habitavam, mas seus deslocamentos a pé ou grandes deslocamentos por ônibus eram invisíveis aos desenhos de políticas.

○ **terceiro período** trouxe a **crescente emancipação da mulher e a difícil mobilidade na metrópole da periferia e da dispersão urbana (1960-1990)**.

Nos anos 1960, a cidade já era metropolitana e se aproximava de quatro milhões de habitantes: a cidade da segunda fase industrial. Foi interpretada como a cidade desigual, onde crescia uma extensa periferia – autoconstrução, loteamento informal, casa própria – viabilizada pela expansão privada de linhas de ônibus, que permitiam grandes deslocamentos das áreas de moradia dos trabalhadores para as plantas industriais (mais centrais, ou distribuídas ao longo das marginais dos rios Tietê e Pinheiros). Estas interpretações inviabilizavam o trabalho reprodutivo – por exemplo ao chamar a periferia de bairros dormitórios – e reduziavam a leitura da dinâmica urbana aos grandes deslocamentos e a segregação apoiada no binômio centro-periferia.

Tanto na leitura quanto no planejamento desta cidade industrial metropolitana, a mobilidade a pé foi sendo invisibilizada por não ser considerada como “solução” necessária para os desafios da metrópole. O ônibus ganhava alguma estrutura, como a colocação de abrigos nas paradas, e as primeiras linhas de metrô foram implantadas. Junto desta, os deslocamentos para as tarefas da reprodução da vida também ficaram para um segundo plano, na cidade que era lida como produtiva e não reconhecia o trabalho reprodutivo como parte do produtivo ou da dinâmica urbana.

Ainda assim, nos anos 1960 e 1970 vários elementos de estímulo e qualificação dos espaços da mobilidade a pé eram encontrados especificamente nas vias centrais. Tornaram-se definitivas as zonas peatonais exclusivas, a Av. Paulista foi alargada com calçadas generosas, surgiram outros equipamentos como bancos e orelhões, surgem as ruas de lazer, entre outros.

A circulação das mulheres cresceu com o aumento da participação da mulher (branca) no mercado de trabalho e outras mudanças emancipatórias (poder ter cartão de crédito, se divorciar, jogar futebol) que enevoaram (mas não apagaram) algumas das restrições morais em torno da presença de mulheres nas ruas. Posteriormente, a possibilidade de serem proprietárias sem pedir anuência dos

maridos, a titulação em nome da mulher nos programas de regularização, as lutas por equipamentos públicos do cuidado, a luta contra a violência de gênero expressa nas primeiras delegacias da mulher, entre outros, foram avanços na direção de que as mulheres tivessem maior acesso à cidade.

Os anos 1980 e 1990 alteraram um pouco esta configuração, e as leituras sobre os processos de dispersão urbana e a expansão de condomínios fechados, estruturados a partir da mobilidade rodoviária, trouxeram novos desafios para a mobilidade (já em crise) e, especialmente, para a mobilidade a pé.

O debate da segurança dos enclaves fortificados foi rebatido pela insegurança das áreas externas aos muros, que dificultam a permeabilidade do tecido urbano e, considerando especialmente os que trabalham nestes condomínios, criam situações hostis ao caminhar ao lado de regiões esvaziadas e limitadas por muros extensos e altos, afetando especialmente aqueles que não podem optar pelo modal motorizado individual para acessá-los. Muitos destes são as mulheres que trabalham nas atividades do cuidado.

Novamente, alguns elementos de estímulo e qualificação dos espaços acontecem, especialmente na área central, como por exemplo, a transformação do Vale do Anhangabaú em área de lazer e caminhável; ou mesmo o fechamento do Elevado João Goulart para os veículos motorizados, transformado em área de lazer aos finais de semana. Avanços também são notados em relação a regulação, especialmente com a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro em 1997.

O quarto período elencou os avanços regulatórios, institucionais, em projeto, e permanências da precariedade e na invisibilidade da necessária abordagem de gênero (2000-2020).

Os anos 2000 iniciam com uma sequência de marcos regulatórios e institucionais relacionados à mobilidade urbana e ao “a pé”, conectados com as noções de resiliência urbana e futuro sustentável, que vão, gradualmente, buscar priorizar os modos ativos, fomentados por órgãos e experiências internacionais tidas como modelo. O modelo da cidade dos carros dá sinais de esgotamento e a crise da mobilidade se acirra.

O Estatuto da Cidade (2001) traz diretrizes para mobilidade sustentável e priorização dos modos ativos e da mobilidade a pé, além de planos de mobilidade articulados com planos diretores. A aprovação em 2012 da Política Nacional de Mobilidade trouxe diretrizes para a mobilidade sustentável apoiadas na mobilidade a pé.

Diversas foram as normas que tratam desta mobilidade. São as normas federais de acessibilidade (2000, 2014, 2020), a Lei Brasileira da Inclusão da Pessoa com Deficiência (2015), o Manual Brasileiro de Sinalização do Trânsito (2007), ou na esfera municipal, o Plano Emergencial de Recuperação de Calçadas (2008), o Manual de Sinalização Urbana (revisto).

A mobilidade a pé também esteve inserida na regulação das zonas Eixo no entorno de linhas e estações de alta e média capacidade, envolvendo estímulos (como isenção ou descontos no cálculo da Outorga Onerosa do Direito de Construir) para formas urbanas que inspiram a mobilidade a pé, como a fruição pública, fachada ativa, dimensões mínimas de calçadas, etc. Foram regulações inspiradas nos princípios do Desenvolvimento Orientado para o Transporte (DOT), cuja implantação não se deu de forma completa nos anos subsequentes ao Plano Diretor Estratégico de 2014, especialmente em relação ao tema da mobilidade a pé.

Na esfera federal, houve mudanças institucionais em torno da mobilidade urbana com a criação do Ministério das Cidades e da Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana (SeMob) (2003), e, na esfera municipal, com a criação da Câmara Temática da Mobilidade a pé (2015), vinculada à Câmara Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT). Há uma maior participação da sociedade civil, agora representada por várias ONGs com foco no tema da mobilidade a pé, representadas no Conselho e Câmara, e também propulsoras de políticas que são estimuladas e mobilizadas por diferentes atores, como órgãos internacionais de fomento de políticas (bancos mundiais, ONU, etc.) que visam a inserção e estímulo ao debate e propostas que tem no centro ou incluem o tema da mobilidade a pé. Com a descentralização em Subprefeituras, os municípios ganharam orçamento próprio e autonomia para, dentre outros, cuidar dos espaços públicos e da mobilidade a pé, como manutenção de calçadas, o que faz com que a gestão do espaço se torne ainda mais fragmentada.

Os avanços institucionais se deram também no tema de gênero, na agenda feminista, com a criação da Secretaria de Estados dos Direitos da Mulher (2013), logo elevada ao status de Ministério; bem como com a ampliação das delegacias da mulher. Campanhas como “Chega de Fiu Fiu” (2013) e “Meu primeiro assédio” (2015) expõem como mulheres são, desde muito jovens e no espaço público, submetidas à violência de gênero. Ainda pouco disseminada, foi aprovada lei municipal paulistana que permite que mulheres e idosos optem por desembarcar fora do ponto de ônibus.

Na esfera municipal, muitos projetos e políticas foram propostos e alguns implementados, como os projetos dos Territórios CEUs ou os planos diretores regionais, que procuram articular equipamentos públicos através de planos que propõem melhorias na estrutura de mobilidade ativa, dentro dos bairros. Obras

de acalmamento de tráfego foram regulamentadas, propostas e implantadas em alguns bairros, como a das Rotas Escolares Seguras que foram acionadas na Zona Leste e Sul. Um novo projeto para o Vale do Anhangabaú foi construído.

Diversas políticas temporárias, em um urbanismo tático, foram experimentadas, como os projetos de “áreas calmas” (dentre eles o da Zonas 40, de São Miguel Paulista); os parklets; os projetos do Centro Aberto nos Largos São Francisco e Paissandu; diversos projetos e ações em torno de segurança viária; fechamento de vias no final de semana.

Apesar dos avanços, persistem situações urbanas sem sequer a infraestrutura básica, como as calçadas, em vários lugares da cidade. Ainda que as periferias tenham sido qualificadas e infraestruturadas, encerrando o olhar homogêneo de quem lia a cidade pelo binômio centro infraestruturado e periferia desassistida. Também sua qualidade é questionável. Permanecem os desafios de incorporação da dimensão de gênero nesses espaços e na dinâmica urbana.

Enfim, a linha do tempo narrada e sua periodização permitem **concluir** que houve uma evolução social, política, regulatória e na produção dos espaços do caminhar que os deu distinção social e espacial. Houve evolução social – nos costumes, lutas e conquistas das mulheres, políticas e sociais, que permitiram, por exemplo, que elas saíssem da invisibilidade (por exemplo, mulheres negras que historicamente estavam nos espaços da mobilidade a pé) ou que pudessem circular no espaço (por exemplo, as mulheres brancas burguesas, desde que com vestuário e sobre um espaço que as diferenciasse das demais), entre outros. Mas os espaços vividos por estas diferentes mulheres não é o mesmo, não tem toda a infraestrutura, ao menos não necessariamente da mesma qualidade nas diferentes regiões da cidade, o que vincula-se, sobretudo, às desiguais condições de acesso urbano. O trabalho também mostrou que houve uma evolução em como o Estado desenha políticas para os espaços da mobilidade.

No caso da mobilidade a pé, houve avanços regulatórios e institucionais, e também foram propostas, e efetivamente testadas, uma série de experimentações de transformações do espaço público em curso, que mostram inúmeros avanços (recentes), pouco descritos na literatura, resgatados aqui de forma inédita. As motivações das transformações variaram ao longo do tempo, e só recentemente, vemos propostas que buscam incorporar os espaços para a mobilidade a pé como parte integrante de um sistema mais amplo de mobilidade que visa (ainda que em passos iniciais e pontuais) ações que priorizem o caminhar. São ruas abertas para o lazer; novos espaços para sociabilidade em espaços até então ocupados por

veículos individuais e para permanência; redistribuição espacial, com ganho de área caminhável e redesenho de geometria viária para redução de velocidades de veículos motorizados; entre outros.

No entanto, estes avanços se deram de forma fragmentada, diferenciando territórios (com mais e melhor infraestrutura, por exemplo), e sem conformar um sistema de mobilidade urbana ou a pé. São poucos os exemplos de espaços alterados para a caminhabilidade (Anhangabaú, Minhocão, Calçadas Centrais, etc) e, estes não foram fruto de estudos de circulação a pé, mas sim de objetivos de embelezamento ou valorização imobiliária, “deixando” espaços para esta circulação, mas não a tendo como eixo central da intervenção. A fragmentação é tamanha que, mesmo na região central, há espaços onde a infraestrutura é mais qualificada, geralmente territórios economicamente ativos ou valorizados imobiliariamente, ou menos qualificada, espaços dos territórios populares, por exemplo.

*

Por fim, como comentado na introdução, o resultado principal deste trabalho é uma narrativa que, ao misturar três eixos temáticos, coloca em relevo como é generificado o planejamento e a transformação do espaço, permitindo uma nova forma de contar o que talvez sejam histórias já contadas – da evolução da sociedade, seus costumes, lutas e direitos das mulheres; das alterações na política, nas instituições, regulação, planos e projetos; e das transformações urbanas sobre o espaço público e sobre o espaço da mobilidade – que aqui é descosturada e recosturada sob um novo eixo narrativo.

Permeia o trabalho uma leitura de que, embora seja crescente a evolução da sociedade, seus costumes, e as conquistas das mulheres, há permanências e uma significativa continuidade do olhar “universal”, que não distingue gênero, nas políticas, regulações, planos e projetos propostos para a mobilidade, e, apenas mais recentemente, estes têm sido revisitados de forma a combater a desigualdade no modo como o espaço público é vivido e transformado. No caso da mobilidade a pé, os avanços regulatórios e institucionais, e também nas propostas e uma série de experimentações de transformações do espaço público em curso, mostram inúmeros avanços, pouco descritos na literatura, resgatados aqui de forma inédita. Mas pouco avançou o olhar sobre tal mobilidade, distinguindo gênero ou raça, tensionando estruturas racializadas e generificadas de nossas cidades, e segue olhando para o “pedestre” de forma universal.

Referências Bibliográficas

- ACERVO O Estado de S. Paulo. **Como era São Paulo sem Telefones Públicos**. 2013. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,como-era-sao-paulo-sem-telefones-publicos,9149,0.htm>. Acesso em: 11 out. 2020.
- _____. **Fotos históricas em filas de orelhão**. 2015. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,fotos-historicas-fila-em-orelhao,11344,0.htm>. Acesso em: 11 out. 2020.
- AKOTIRENE, Carla. **Interseccionalidade**. São Paulo: Sueli Carneiro; Pólen, 2019.
- ALBUQUERQUE, Mariana Imbelloni Braga. **De quantos caminhos se faz um direito?** Mobilidade e gênero nos quadros de cidade. Rio de Janeiro: Gramma, 2020.
- AMAR, Georges. **Homo mobilis: la nueva era de la movilidad**. 1 ed (e-book). Buenos Aires: La Crujía Ediciones, 2011.
- ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (orgs.). **Cidades de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultural Editorial, 2017.
- ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público Simob/ ANTP: Relatório geral 2017**. 2017. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacao-demobilidade-urbana-da-antp--2017.pdf>. Acesso em: 09 mar. 2020.
- ARUP. **Cities Alive: towards a walking world**. London: Arup Group. 2016. Disponível em: <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-towards-a-walking-world>. Acesso em: 18 jan. 2020.
- ATIQUE, Fernando. **Paulicéia Esfacelada: demolições e reconfigurações da capital pelo Plano de Avenidas**. Exposição Virtual. São Paulo: Paulicéia Esfacelada, 2021. Disponível em: <https://pauliceia-esfacelada.com>. Acesso em: 27 dez. 2021.
- BANCO MUNDIAL. **Cidades em Movimento: Estratégia de Transporte Urbano do Banco Mundial**. São Paulo: Sumatra Editorial, 2003, 255p. Disponível em: <https://documents.worldbank.org/pt/publication/documents-reports/documentdetail/742541468329980326/cidades-em-movimento-estrategia-de-transporte-urbano-do-banco-mundial>. Acesso em: 18 jan. 2020.

- BASILE, Rafaella; CALLEJAS, Anna Gabriela Hoverter; LEVY, Ramiro; OLIVEIRA, Andrew; STUCHI, Silvia. Como Anda o movimento pela mobilidade a pé no Brasil: agentes, oportunidades e gargalos. in: ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (orgs.). **Cidades de Pedestres**. Rio de Janeiro: Babilônia, 2017, p. 82-101.
- BAZANI, Adamo. A história dos ônibus na cidade de São Paulo. 2010. **Blog CBN**. Disponível em: <https://miltonjung.com.br/2010/01/18/a-historia-dos-onibus-na-cidade-de-sao-paulo/>. Acesso em: 10 fev. 2021.
- BELLINI, Fábio Augusto Toscano. **Abrigos de ônibus em São Paulo**: análise da produção recente. Dissertação (Mestrado em Design e Arquitetura). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.
- BENEVIDES, Bruna G.; NOGUEIRA, Sayonara Naidier Bonfim (orgs.). **Dossiê dos assassinatos e da violência contra travestis e transexuais brasileiras em 2019**. São Paulo: Expressão Popular, ANTRA, IBTE, 2020. Disponível em: <https://antrabrasil.files.wordpress.com/2020/01/dossic3aa-dos-assassinatos-e-da-violc3aancia-contra-pessoas-trans-em-2019.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2021.
- BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento; MDR - Ministério do Desenvolvimento Regional. **Mobilidade a pé**. Brasília: Editora Editora IABS, 2020. Disponível em: https://mobilidadebaixocarbono.com.br/CTR_Mobilidade-a-pe.pdf. Acesso em: 14 ago. 2021.
- BUTLER, Judith. **Problemas de gênero**: feminismo e subversão da identidade. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003 [1990].
- BONTEMPI JR, Bruno. Escola Politécnica de São Paulo: produção da memória e da identidade social dos engenheiros paulistas. **Revista História da Educação** (online), Porto Alegre, v.19, n. 46, p. 223-242, mai-ago 2015.
- BRESCIANI, Maria Stella; SCHICCHI, Maria Cristina. Luiz de Anhaia Mello: ensino, política e presença pública. **Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo** (online), v. 14, n. 1, p. 73-84, 2016.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora 34, 2003.
- CALLEJAS, Anna Gabriela H.; SOARES, Flavio; LEVY, Ramiro; CRUZ, Silvia R. S.; PRADO, Nathalie; WANDARTI, Mariana C.; OTA, Lucas ; SANTANA, Arthur. **Andar a pé eu vou**: caminhos para a defesa da causa no Brasil. 1. ed. São Paulo: Como Anda, 2020. 225p. Disponível em: <https://comoanda.org.br/explore/biblioteca/biblioteca-como-anda/>. Acesso em: 11 mai. 2021.
- CAMPOS, Candido Malta. **Os rumos da cidade**: urbanismo e modernização em São Paulo. Editora Senac São Paulo, 2002.

- _____. Anhaia Mello e o controle da expansão urbana. In: **XVIII ENANPUR**, 2019, Natal. Anais eletrônicos. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=1003>. Acesso em: 22 fev. 2021.
- CARDOSO, Patrícia Menezes de. 20 anos do Estatuto da Cidade: entrevista com Patrícia Menezes de Cardoso. 11 jun. 2021. **Instituto Pólis**. Disponível em: <https://polis.org.br/noticias/20-anos-do-estatuto-da-cidade-entrevista-com-patricia-de-menezes-cardoso/>. Acesso em 01 jul. 2021.
- CARVALHO, Gilberto. A quantas anda o Plano Emergencial de Calçadas? **Cidadeapé**, São Paulo, 25 jan. 2021. Disponível em: <https://cidadeape.org/2021/01/25/a-quantas-anda-o-plano-emergencial-de-calcadas/>. Acesso em: 27 set. 2021.
- CERVERO, Robert. **Transit-Supportive Development in the United States: Experiences and Prospects**. University of California at Berkeley Institute of Urban and Regional Development. Washington, 1993.
- CET-SP. **Faixa de pedestres iluminada**. [s/d]. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/seguranca-e-mobilidade/faixa-de-pedestres-iluminada.aspx>. Acesso em: 15 out. 2021.
- _____. **Manuais de Sinalização Urbana**. [s/d]. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/publicacoes/manuais-de-sinalizacao-urbana.aspx>. Acesso em: 15 mai. 2021.
- CEZAR, Isabel Teixeira Sperry. **A evolução da produção dos condomínios, sua regulação e sua relação com a capitalização da terra: o caso do Condomínio Cidade Jardim em São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2018. 140p.
- CIA CITY. **Linha do tempo da Cia City**. 2018. Disponível em: <http://www.ciacity.com.br/historia.php>. Acesso em 07 abr. 2021.
- CICLOCIDADE. Carta de compromisso com a mobilidade por bicicletas. **Ciclocidade**, São Paulo, 2012. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/projetos/347>. Acesso em: 17 jul. 2021.
- CIDADEAPÉ. Diretrizes para o plano de mobilidade urbana 2015 da cidade de São Paulo referentes à mobilidade a pé. **Cidadeapé**, São Paulo, 02 mai. 2015. Disponível em: <https://cidadeape.org/2015/05/02/diretrizes-para-o-plano-de-mobilidade-urbana-2015-da-cidade-de-sao-paulo-referentes-a-mobilidade-a-pe/>. Acesso em: 30 jun. 2021.

- _____. Organizações debatem orçamento municipal para 2019. **Cidadeapé**, São Paulo, 16 de nov. 2018. Disponível em: <https://cidadeape.org/2018/11/16/organizacoes-debatem-orcamento-municipal-para-mobilidade-em-2019/>. Acesso em: 27 set. 2021.
- _____. Dois anos da sanção do Estatuto do Pedestre. **Cidadeapé**, São Paulo, 13 jun. 2019. Disponível em: <https://cidadeape.org/category/estatuto-do-pedestre/>. Acesso em: 05 jul. 2021.
- _____. O que mudou desde a aprovação do Estatuto do Pedestre? **Cidadeapé**, São Paulo, 23 jan. 2021. Disponível em: <https://cidadeape.org/category/estatuto-do-pedestre/>. Acesso em: 05 jul 2021.
- _____. CTMP - Câmara Temática de Mobilidade a Pé. **Cidadeapé**, São Paulo, s/d. Disponível em: <https://cidadeape.org/ctmp-camara-tematica-de-mobilidade-a-pe/>. Acesso em: 01 jul. 2021.
- COLLINS, Patricia Hill. **Pensamento Feminista Negro: conhecimento, consciencia e a politica do empoderamento**. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2019.
- COMO ANDA. Caminhe na linha do tempo da mobilidade a pé. **Como Anda**, [s/d]. Disponível em: <https://comoanda.org.br/explore/marcos-da-mobilidade/#decada-2000>. Acesso em: 18 fev. 2020.
- _____. **Manifesto por cidades para pessoas a pé: um documento em defesa do caminhar nas cidades**. Brasil: Como Anda, 2020. Disponível em: https://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2020/08/200808_ComoAnda-ManifestoColetivo.pdf. Acesso em: 11 mai. 2021.
- CORDEIRO, Adriana Tenório; MELLO, Sérgio Carvalho Benício de; BASTOS, Antônio Fagner da Silva. Aqui é a nossa praia! Apropriação e uso da avenida paulista no contexto de políticas de desenvolvimento urbano. *urbe*. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 11, n. 4, p. 397-403. set. 2019.
- COSTA, Deiny Façanha; SANTORO, Paula Freire; LEMOS, Letícia Lemos. Entre eixos de adensamento e projetos de intervenção urbana: as propostas de articulação entre mobilidade e planejamento. **Fórum SP 21** (no prelo). set. 2021.
- COSTA, Marcela da Silva. **Um índice de Mobilidade Urbana Sustentável**. 2008. 248 p. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. São Carlos, 2008. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-01112008-200521/pt-br.php>
- COSTA, Sabrina Studart Fontenele. A mulher moderna: práticas urbanas e vida doméstica em São Paulo 1930-1960). **Revista História e Cultura**, Franca, v. 8, n. 2, p. 219-237, ago-nov. 2019.

CRENSHAW, Kimberlé. Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory, and Antiracist Politics. **University of Chicago Legal Forum**, v. 14, p. 538–554, 1989.

DAVIS, Angela. **Mulheres, raça e classe**. 1 ed. São Paulo, Boitempo, 2016.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. **Quotidiano e Poder em São Paulo no século XIX**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1995.

ESCOLA POLITÉCNICA. **Fatos históricos da participação feminina na Escola Politécnica da USP**. [s.d]. Disponível em: <https://www.poli.usp.br/noticias/3220-fatos-historicos-da-participacao-feminina-na-escola-politecnica-da-usp.html>. Acesso em: 29 mar. 2021.

FELDMAN, Sarah. **Segregações espaciais urbanas: a territorialização da prostituição feminina em São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1988.

FERREIRA, Marcos Antonio Garcia; SANCHES, Suely da Penha. Índice de qualidade das calçadas - IQC. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, ano 23, p. 47-60, abr-jun. 2001. Disponível em: <https://mobilidadeape.files.wordpress.com/2015/05/c3adndice-de-qualidade-das-calc3a7adas-antp.pdf>. Acesso em: 06 jan. 2020.

FICHER, Sylvia. **Os arquitetos da Poli: Ensino e profissão em São Paulo**. São Paulo: Fapesp - Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

FREHSE, Fraya. Cartões postais paulistanos da virada do século XX: problematizando a São Paulo “Moderna”. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 6, n. 13, jun. 2000. p. 127-153.

_____. Medo da rua. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 25 out. 2015. Aliás. Disponível em: https://www.academia.edu/17271591/Medo_da_rua. Acesso em: 20 ago. 2020.

_____. **Ô da rua!:** o transeunte e o advento da modernidade em São Paulo. São Paulo: Edusp, 2011.

FUNDAÇÃO Energia e Saneamento. **Bondes elétricos em São Paulo**. [s/d]. Disponível em: <http://www.emae.com.br/images/eXPOSICAO%20DOS%20BONDES/Exposiçao%20Bondes%20Elétricos%20em%20São%20Paulo.pdf>.

GABRILLI, Mara. **Cartilha da Calçada Cidadã**. 2010. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/cartilha-calcada-cidada---mara-gabrilli---2010.pdf>. Acesso em: 18 jan. 2020.

- _____. **Cartilha da Calçada Cidadã**. 2016. Disponível em: https://www.maragabrilli.com.br/wp-content/uploads/2016/12/Calçada_Cidadã_int.pdf. Acesso em: 18 jan. 2020.
- GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- GESTÃO Urbana São Paulo. **Centro Aberto**. [s/d]. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/centro-aberto/>. Acesso em: 25 out. 2020.
- _____. **Requalificação dos calçadões**. [s.d]. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/calcadoses/>. Acesso em: 28 mai 2021.
- _____. **Territórios CEU**. [s/d]. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/territoriosceu/> Acesso em: 25 out. 2020.
- GIANOTTI, Mariana Abrantes; ANDRADE, Matheus Humberto; HARKOT, Marina Kohler; SANTORO, Paula Freire. Gênero e andar a pé: a qualidade do ambiente construído incentiva igualmente mulheres e homens a caminhar? in: ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (orgs.). **Cidades de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultural Editorial, 2017, p. 129-143.
- GONÇALVES, Fábio Mariz. **Rua, o lugar da vida pública: conceitos, especificidades e desafios**. 2020. 300p. Tese (Livre-docência) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2020.
- GONZALES, Lélia. Racismo e sexismo na cultura brasileira. In: **Revista Ciências Sociais Hoje**, Anpocs, 1984, p. 223-244. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4584956/mod_resource/content/1/06%20-%20GONZALES%2C%20Lélia%20-%20Racismo_e_Sexismo_na_Cultura_Brasileira%20%281%29.pdf. Acesso em: 04 jun. 2019.
- HARKOT, Marina Kohler. **A bicicleta e as mulheres: Mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2018. Edição revisada. 192p.
- HAYDEN, Dolores. What would a non-sexist city be like? Speculations on housing, urban design, and human work. **Journal of Woman in Culture and Society**, Chicago, v. 5, n. 3, p. S170-S187, 1980.
- IACOVINI, Rodrigo. Pode uma lei mudar o destino das cidades brasileiras? Os 20 anos do Estatuto da Cidade e os riscos de uma festa indesejada. 2021. **Blog Bemdito**. Disponível em: <https://bemditojor.com/pode-uma-lei-mudar-o-destino-das-cidades-brasileiras/>. Acesso em: 03 ago. 2021.

IMS - Instituto Moreira Salles. **Hildegard Rosenthal - Seleção de obras (1940)**. Disponível em: <https://ims.com.br/titular-colecao/hildegard-rosenthal/>. Acesso em: 18 abr. 2021.

INSTITUTO São Paulo Antiga. **Uma breve história do Mapping**. 21 nov. 2013. Disponível em: <https://saopauloantiga.com.br/mappin/>. Acesso em: 9 abr. 2021.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Acesso a Oportunidades** (plataforma). [s/d.]. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/acessoportunidades/?fbclid=IwAR0xnRKFrGspuWMGv5b3EMGDBGNwmZF_EsTN0Biz3FeNot_soUYKzF51ss. Acesso em: 13 jul 2020.

ITDP Brasil - Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento. **Índice de Caminhabilidade versão 2.0 - Ferramenta**. Rio de Janeiro: ITDP Brasil, 2018. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/icam2/>. Acesso em: 8 jan. 2020.

_____. **O que é acessibilidade na mobilidade e nos transportes urbanos**. 10 jul 2020. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/o-que-e-acessibilidade-na-mobilidade-e-nos-transportes-urbanos/>. Acesso em: 13 jul 2020.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JIRÓN, Paola. Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. **Revista Venezolana de Estudios de la Mujer**, Caracas, v. 12, n. 29, p. 173-197, dez. 2007. Disponível em: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/117827>. Acesso em: 14 set. 2021.

_____. Transformándose en la "sombra". Bifurcaciones: **Revista de estudios culturales urbanos**, n. 10, 2012, p.1-14.

_____. Género. In: SINGH, Dhan Zunino; GIUCCI, Guillermo; JIRÓN, Paola (org.). **Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina**. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Biblos, 2017a. p. 73-80.

_____. Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. In: SEGOVIA, Olga; RICO, María Nieves (eds.). **¿Quién cuida en la ciudad?** Aportes para políticas urbanas de igualdad. Santiago: Libros de la CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe, n. 150, 2017b. Disponível em: https://www.academia.edu/35345337/Planificaci3n_urbana_y_del_transporte_a_partir_de_relaciones_de_interdependencia_y_movilidad_del_cuidado?email_work_card=title. Acesso em: 31 jan. 2021.

JIRÓN, Paola; IMILÁN, Walter. Moviendo los estudios urbanos: la movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. **Revista Quid 16**, n. 10, dez. 2018 - mai. 2019, p. 17-36.

- JIRÓN, Paola; SINGH, Dhan Zunino. (Presentación) Dossier Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. **Revista Transporte y Territorio**, n. 16, 2017, p. 1-8. Disponível em: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3600>. Acesso em: 14 set. 2021.
- KAUFMANN, Vincent. History of the concept of mobility. **Mobile Lives Forum**. 2021. Disponível em: https://en.forumviesmobiles.org/marks/history-concept-mobility-13621?utm_source=nl_en&utm_medium=email&utm_campaign=2303_SpatMob. Acesso em: 23 mar. 2021.
- KERN, Leslie. **Cidade Feminista: a luta pelo espaço em um mundo desenhado por homens**. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2021.
- Lemos, Letícia Lindenberg. **Política, mobilidade e espaço: a bicicleta na cidade de São Paulo, 2021**. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-16072021-212501/en.php>. Acesso em 20 set. 2021.
- LEMO, Letícia Lindenberg; SANTORO, Paula Freire; HARKOT, Marina Kohler; RAMOS, Isis Bernardo. Mulheres, por que não pedalam? Porque há menos mulheres do que homens usando a bicicleta em São Paulo, Brasil? **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, n.16, 2017. p. 68-92.
- LIMA, Juliana Domingos de. Mulheres são minoria entre donos de imóveis em São Paulo. Por que isso é um problema. **Nexo Jornal**, São Paulo, 26 mar. 2017. Expresso. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2017/03/26/Mulheres-são-minoria-entre-donos-de-imóveis-em-São-Paulo.-Por-que-isso-é-um-problema>. Acesso em: 27 jan. 2021.
- _____. O olhar da fotógrafa Alice Brill sobre a São Paulo dos anos 50. **Nexo Jornal**, São Paulo, 11 ago. 2019. Expresso. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2019/08/11/O-olhar-da-fotógrafa-Alice-Brill-sobre-a-São-Paulo-dos-anos-50>. Acesso em: 25 jan. 2021.
- MALATESTA, Meli. **A rede da mobilidade a pé**. São Paulo: Annablume, 2018.
- _____. O urbanismo tático é uma ação prevista em lei?. **Mobilize Brasil**, São Paulo, 13 abr. 2021. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/12584/o-urbanismo-tatico-e-uma-acao-prevista-em-lei.html>. Acesso em: 13 abr. 2021.
- MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. **Andar a pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - USP, São Paulo, 2007. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16135/tde-11032010-093613/pt-br.php>. Acesso em: 21 jul. 2021.

MARTÍNEZ, Zaida Muxí; CASANOVAS, Roser; CIOCOLETTO, Adriana; FONSECA, Marta; VALDIVIA, Blanca Gutiérrez. ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?. **Revista Feminismo/s**, Alicante, n. 17, p. 105-129, jun. 2011.

MATOS, Maria Izilda; BORELLI, Andrea. Espaço feminino no mercado produtivo. In: PINSKY, Carla Bassanezi; PEDRO, Joana Maria (orgs.). **Nova História das mulheres no Brasil**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2018. p. 126-147.

METRÔ-SP. **Pesquisa Origem e Destino 2017**. São Paulo, 2019.

_____. **Linha do tempo - 50 anos Metrô**. 2018. Disponível em: <http://50anos.metrosp.com.br/index.php/linha-do-tempo/>. Acesso em: 10 mai. 2021.

NACTO - National Association of City Transportation Officials. **Guia Global de desenho de ruas**. São Paulo: Editora Senac, 2018. 398p.

NETTO, Vinicius M.; VARGAS, Júlio Celso. Condições urbanas da caminhabilidade. In: ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (orgs.). **Cidades de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultural Editorial, 2017, p. 192-203.

NOSSA CAUSA. **Conquistas do feminismo no Brasil: uma linha do tempo**. [s/d]. Disponível em: <https://nossacausa.com/conquistas-do-feminismo-no-brasil/>. Acesso em: 02 out. 2020.

NUNES, Ana Carolina Almeida Santos. **Análise dos arranjos de implementação de políticas públicas de enfrentamento à violência contra mulheres em municípios de pequeno porte**. 2017. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do ABC, 2017 Disponível em: http://btdt.ibict.br/vufind/Record/UFBC_0b9f01f8c61fa02403730e20717737da

ONU. Organização das Nações Unidas. **A ONU e o Meio Ambiente**. 2020a. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acao/meio-ambiente/>. Acesso em: 20 jan. 2020.

_____. **A ONU e a Mudança Climática**. 2020b. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acao/mudanca-climatica/>. Acesso em: 20 jan. 2020.

_____. **Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2015/10/agenda2030-pt-br.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2020.

- PASTERMARK, Suzana; D'OTTAVIANO, Camila. Paradoxos da política de intervenção em favelas de São Paulo: de como a prática virou política. 2018. **Observatório das Metrôpoles**. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/politicas-habitacionais-em-favelas-o-caso-de-sao-paulo/>. Acesso em: 12 mai. 2021.
- PELA CIDADE – especial Cidade, Gênero e Interseccionalidades #7 – Paula Soto. [Entrevistada]: **Paula Soto Villagrán**. São Paulo: LabCidade, 30 abr. 2019. Podcast. Disponível em: <http://www.labcidade.fau.usp.br/pela-cidade-especial-cidade-genero-e-interseccionalidades-7-paula-soto/>. Acesso em: 12 nov. 2019.
- PENA, Mariana Cardoso. **A experiência das mulheres nos espaços consagrados do “masculino”**: uma leitura socioterritorial dos estádios de futebol. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2021.
- PEREIRA, Gláucia. Macromobilidade. **UCB**, Brasil, 25 mai. 2021. Disponível em: <https://uniaodeciclistas.org.br/geral/canal-aberto-n-02/>. Acesso em: 27 dez. 2021.
- PEREIRA, Pablo. Heliópolis vira 1º favela com luzes de led. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 29 de nov. 2015. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,heliopolis-vira-1-favela-com-luzes-de-led,10000003266>. Acesso em: 12 mai. 2021.
- PERES, Milena Cristina Carneiro; SOARES, Suane Felipe; DIAS, Maria Clara (orgs.). **Dossiê sobre lesbocídio no Brasil**: de 2014 até 2017. Rio de Janeiro: Livros ilimitados, 2018. Disponível em: <https://dossies.agenciapatriciagalvao.org.br/fontes-e-pesquisas/wp-content/uploads/sites/3/2018/04/Dossiê-sobre-lesboc%C3%ADdio-no-Brasil.pdf>. Acesso em: 20 set. 2021.
- PINSKY, Carla Bassanezi. Imagens e representações 1: A era dos modelos rígidos. In: PINSKY, Carla Bassanezi; PEDRO, Joana Maria (orgs.). **Nova História das mulheres no Brasil**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2018a. p. 469-512.
- _____. Imagens e representações 2: A era dos modelos flexíveis. In: PINSKY, Carla Bassanezi; PEDRO, Joana Maria (orgs.). **Nova História das mulheres no Brasil**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2018b. p. 513-543.
- PINTO, Ana Marcela Ardila; RIBEIRO, Leticia Parente. Espaços públicos e mobilidade urbana: uma análise comparada dos arranjos normativos de Bogotá (Colômbia) e do Rio de Janeiro (Brasil). **Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía**, Bogotá, v. 26, n. 1, p. 171-186, jun 2017. Disponível em: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-215X2017000100012&lng=es&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 27 ago. 2021.

- PISCITELLI, Adriana. Interseccionalidades, categorias de articulação e experiências de migrantes brasileiras. **Revista Sociedade e Cultura**, v.11, n.2, p. 263 a 274, jul/dez. 2008.
- PIZZOL, Bruna; TOMASIELLO, Diego; VASCONCELLOS, Diego de; FORTES, Laura M.; GOMES, Fernando; GIANNOTTI, Mariana. Priorizar o transporte ativo a pé! **Centro de Estudos da Metrópole - Notas Técnicas**, São Paulo, n.9, p. 1-16, ago 2021. Disponível em: https://centrodametropole.fflch.usp.br/sites/centrodametropole.fflch.usp.br/files/inline-files/09-nota_tecnica_transporte_ativo_pedestre.pdf. Acesso em: 01 set. 2021.
- PMSP - Prefeitura Municipal de São Paulo. **Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias**. 2020. Disponível em: <https://manualurbano.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 12 dez. 2020.
- PUNT 6, Col·lectiu. **Urbanismo Feminista: por una transformaci3n radical de los espacios de vida** (e-book. Barcelona: Virus Editorial, 2019.
- RAGO, Margareth. **Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar e a resisténcia anarquista**. Brasil 1890-1830. 4 ed. São Paulo: Paz & Terra, 2014.
- RAMOS, Diana Helene. **Mulheres, direito à cidade e estigmas de gênero: a segregação urbana da prostituição em Campinas**. São Paulo: Annablume, 2019.
- RIBEIRO, Djamila. **Lugar de Fala**. São Paulo: Sueli Carneiro; Pólen, 2019.
- ROCHA, Regina. Lei Brasileira de Inclusão ainda não chegou às ruas e calçadas do país. **Mobilize Brasil**, São Paulo, 16 jun. 2021. Disponível em: https://www.mobilize.org.br/noticias/12693/lei-brasileira-de-inclusao-ainda-nao-chegou-as-ruas-e-calçadas-do-pais.html?fbclid=IwAR2Kzgjip-i_Bet8gLsZkFcQKma12q45e9v_kQR46KaYeEHWOHREEZgYv7II. Acesso em: 09 jun. 2021.
- RODRIGUES, Gustavo Partezani. **Vias Públicas: tipo e construção em São Paulo (1898-1945)**. 2008. 315p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.
- RODRIGUES, Juciano Martins. Acessibilidade, caminhabilidade e políticas para portadores de deficiência no Brasil. In: ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (orgs.). **Cidades de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultural Editorial, 2017, p. 116-127.
- ROLNIK, Raquel. 20 anos do Estatuto da Cidade: entrevista com Raquel Rolnik. 18 jun. 2021. **Instituto Pólis**, 18 jun. 2021. Disponível em: <https://polis.org.br/noticias/20-anos-do-estatuto-da-cidade-entrevista-com-raquel-rolnik/>. Acesso em: 01 jul. 2021.

- ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, 2011. p. 89-108. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ea/v25n71/07.pdf>. Acesso em: 16 dez. 2020.
- SACONI, Rose. Viaduto do Chá, 120 anos de um símbolo. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 5 nov. 2012. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,viaduto-do-cha-120-anos-de-um-simbolo,7271,0.htm>. Acesso em: 24 mar. 2021.
- SALVETTI, Xenia Miranda. **Imprensa e publicidade na cidade de São Paulo dos anos 20**: cotidiano das mulheres pobres. Tese (Doutorado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011. Edição revisada. 371 p.
- SAMPAPÉ!. **Índice Cidadão de Caminhabilidade**. São Paulo, [s/d]. Disponível em: <https://sampape.org/portfolio/indice-cidadao-de-caminhabilidade/>. Acesso em: 21 jan. 2020.
- SANDOVAL, André. **Calçada**. 2019. Disponível em: <https://www.andressandoval.com/projetos/todos/calçada/>. Acesso em: 13 out. 2020.
- SANTANA, Jamile. Racismo e mobilidade: um resgate histórico para refletir a segregação. **UOL**, 14 set. 2020. AfroCiclos. Disponível em: https://www.uol.com.br/carros/colunas/afrociclos/2020/07/14/racismo-e-mobilidade-um-resgate-historico-para-refletir-a-segregacao.htm?fbclid=IwAR3BJleGL2kS_hEsDSckLs1tq1tOzRep_vsWM7vQm3GFcYT6N_ofYL5tZZI. Acesso em: 23 fev. 2021.
- SANTORO, Paula Freire. **Do provinciano ao cosmopolita**: a relação da sala de cinema com o espaço urbano em São Paulo. 2004. 335p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2004.
- _____. **Gênero e planejamento territorial**: uma aproximação. In: Anais do XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Caxambu, MG, 2008.
- SANTORO, Paula Freire; HARKOT, Marina Kohler. Victimization and perceived safety among college students in São Paulo. In: CECCATO, Vania; LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia. **Transit Crime and Sexual Violence in Cities**: International Evidence and Prevention. Nova York: Routledge, 2020b, v.1, p. 96-104.
- SANTORO, Paula Freire; HARKOT, Marina Kohler; LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia; CECCATO, Vania; SUNDLING, Catherine; TORRES, Javier Romero; AGRAWAL, Asha Weinstein. Intersectionality of Safety. In: **A Transit Crime and Sexual Violence in Cities**: International Evidence and Prevention. Nova York: Routledge, 2020a, v.1, p. 217-236.

- SANTORO, Paula Freire; HARKOT, Marina Kohler; LEMOS, Letícia Lindenberg. Invisibilidade, (in)segurança e diferença de gênero frente ao desafio da política de mobilidade cicloviária. In: BELTRÃO ESPOSITO, Maria Encarnação *et al.* **O mundo visto desde as cidades**. (no prelo).
- SANTORO, Paula Freire; PRADO, Nathalie; PEREIRA, Marina; FOLETTTO, Leonardo. A invasão dos patinetes em SP: conflitos e regulação do espaço público. **LabCidade**, São Paulo, 21 mai. 2019. Disponível em: <http://www.labcidade.fau.usp.br/a-invasao-dos-patinetes-os-novos-conflitos-nas-cidades-e-a-necessidade-de-regulacao-do-espaco-publico/> . Acesso em: 27 dez. 2021.
- SÃO PAULO. Secretaria Municipal de Habitação. **Urbanização de Favelas**. 2019a. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/habitacao/programas/index.php?p=237077>. Acesso em: 06 jan. 2020.
- SCOTT, Joan W. Gender: a Useful Category of Historical Analysis. **The American Historical Review**. Oxford, vol. 91, nº 5, p. 61-81, dez. 1986.
- SECRETARIA DE POLÍTICAS PARA MULHERES - SPM. **Política Nacional de Enfrentamento à Violência contra Mulheres**. Brasília: SPM, 2011. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/institucional/omv/entenda-a-violencia/pdfs/politica-nacional-de-enfrentamento-a-violencia-contra-as-mulheres>. Acesso em: 10 mai. 2021.
- SEPED - Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida. **Acessibilidade: Mobilidade Acessível na Cidade de São Paulo**. 2005. Disponível em: http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/cao_civel/aa_ppdeficiencia/aa_ppd_acessibilidade/acessibilidade_sp.pdf . Acesso em: 11 out. 2020.
- SHELLER, Mimi; URRY, John. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning A**, v. 38, 2006, p. 207–226.
- SILVA, Marina Santos Gomes da. **A Mobilidade das mulheres em São Paulo: experiência, precauções e autonomia**. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2021 (exemplar da defesa).
- SILVA, Nina Aureliano Apparicio da. **Mobilidade sustentável no planejamento estratégico do Rio de Janeiro**. in: ANAIS XVIII ENANPUR 2019, 2019.
- SILVA BRUNO, Ernani. **Histórias e Tradições da cidade de São Paulo**. 1954. Disponível em: <http://memoria.org.br/pub/meb000000525/historiatradsp1954vol3/historiatradsp1954vol3.pdf>. Acesso em: 13 fev. 2021.
- SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **Anhangabaú: História e Urbanismo**. 1995. 220p. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1995.

- SINGH, Dhan Zunino; GIUCCI, Guillermo; JIRÓN, Paola (org.). **Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina**. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Biblos, 2017.
- SOIHET, Rachel. Mulheres pobres e violência no Brasil urbano. In. DEL PRIORE, Mary; BASSANEZI, Carla. **História das mulheres no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2001. p.362-400.
- SOLNIT, Rebecca. **A história do caminhar**. São Paulo: Martins Fontes - selo Martins, 2016.
- SOUZA, Fernanda Fulan de; MELETTI, Mariana Duran. A denúncia como porta de entrada do combate à violência contra a mulher. **LabCidade**, São Paulo, 24 jun. 2020. Disponível em <http://www.labcidade.fau.usp.br/a-denuncia-como-porta-de-entrada-do-combate-a-violencia-contra-a-mulher/> . Acesso em: 01 ago. 2021.
- SOUZA, José Inácio de Melo. **José de Sá Rocha**: engenheiro municipal - uma trajetória pessoal e a formação de um corpo técnico para gestão da cidade. Informativo Arquivo Histórico de São Paulo, 9 (35): fev. 2014. Disponível em: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info35/i-ensaio2.htm>. Acesso em: 25 mar. 2021.
- SPECK, Jeff. **Cidade Caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016.
- SVAB, Haydée. **Evolução dos padrões de deslocamento na região metropolitana de São Paulo**: a necessidade de uma análise de gênero. 2016. Tese (Mestrado em Engenharia de Transportes) - Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3138/tde-30092016-142308/en.php>
- SVAB, Haydée; HARKOT, Marina Kohler; SANTOS, Beatriz Moura dos. **Estudo de linha de base sobre gênero e transporte em São Paulo, Brasil**: iniciativas existentes para melhorar a mobilidade de mulheres. Washington DC: Banco Mundial, 2021. Disponível em: <https://documents.worldbank.org/pt/publication/documents-reports/documentdetail/667491619692872033/a-baseline-study-of-gender-and-transport-in-sao-paulo-brazil> . Acesso em: 11 mai. 2021.
- TAVOLARI, Bianca. Jane Jacobs: contradições e tensões. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**, Brasil, v. 21, n.1, p.13-25, jan-abr 2019. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/5816> . Acesso em: 2 ago. 2021.

- TELLES, Maria Amélia A.; SANTIAGO, Flávio; FARIA, Ana Lúcia G. (orgs.). **Por que a creche é uma luta das mulheres?** Inquietações femininas já demonstram que as crianças pequenas são de responsabilidade de toda a sociedade. São Carlos: Pedro & João Editores, 2018. 295p.
- THINK OLGA. **Pesquisa Meu Ponto Seguro**. São Paulo, 2020. Disponível em: <https://thinkolga.com/ferramentas/meu-ponto-seguro/>. Acesso em: 25 nov. 2020.
- TORNQUIST, Rodrigo Rodríguez; CRUZ, Laura Camila. Transporte sostenible. In: SINGH, Dhan Zunino; GIUCCI, Guillermo; JIRÓN, Paola (org.). **Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina**. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Biblos, 2017, p. 187-195.
- TSAY, Shin-pei. Caminhando pelo mundo: conversas globais e ações locais. In: ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (orgs.). **Cidades de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultural Editorial, 2017, p. 30-41.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.
- _____. Andar nas cidades do Brasil. In: ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse C. (orgs.). **Cidades de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro: Babilônia Cultural Editorial, 2017, p. 43-53.
- _____. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, Renato; KRAUSSE, Cleandro; LINKE, Clarisse C. (orgs.). **Cidade e Movimento - Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília: IPEA/ ITDP, 2016. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf. Acesso em: 23 ago. 2021.
- VELÁZQUEZ, Maximiliano. Derecho a la movilidad. In: SINGH, Dhan Zunino; GIUCCI, Guillermo; JIRÓN, Paola (org.). **Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina**. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Biblos, 2017, p. 65-72.
- VIEIRA, Sandra Aparecida Bassetto. Os parques infantis da Cidade de São Paulo (1935-1938): análise do modelo didático-pedagógico. **Revista de Iniciação Científica da FFC - UNESP**, Marília, v.4, n.1, 2004. Disponível em: <https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/ric/article/view/75>. Acesso em: 08 set. 2020.
- VILLAGRÁN, Paula Soto. Sobre género y espacio: una aproximación teórica. **Revista de investigación y divulgación sobre los estudios de género**, v.11, n°31, 2003.

- _____. La ciudad pensada, la ciudad vivida, la ciudad imaginada. Reflexiones teóricas y empíricas. **Revista Estudios de Género - La ventana**, n. 34, dez. 2011, p. 7-38.
- _____. El miedo de las mujeres a la violencia en la Ciudad de México: Una cuestión de justicia espacial. **Revista Invi**, v. 27, n. 75, ago. 2012, p. 145-169.
- _____. Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. **Revista Venezolana de Estudios de La Mujer**, v. 19, n. 42, 2014, p 199-214.
- _____. Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. Debates, agendas y desafíos. **Revista Andamios**, v. 13, n. 32, set-dez. 2016, p 37-56.
- _____. Hacia la construcción de unas geografías de género de la ciudad. Formas plurales de habitar y significar los espacios urbanos en Latinoamérica. **Perspectiva Geográfica**, v. 23, n.2, 2018. Disponível em: <https://revistas.uptc.edu.co/index.php/perspectiva/article/view/7382> . Acesso em: 08 abr. 2019.
- WILHEIM, Jorge. **São Paulo: uma interpretação**. São Paulo: Senac São Paulo, 2011.
- WRI BRASIL. **Guia oito princípios da calçada: construindo cidades mais ativas**. 1 ed. Brasil: WRI Brasil, ago. 2017. Disponível em: https://wribrasil.org.br/sites/default/files/8-Principios-Calçada_2019.pdf. Acesso em: 12 jan. 2020.
- YÁZIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.

LEGISLAÇÃO:

- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 03 jan. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm . Acesso em: 21 jan. 2020.
- SÃO PAULO. **Compilação Portal da Legislação nº1 de 10 de setembro de 2020**. 2020. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/publicacao-1-de-10-de-setembro-de-2020> . Acesso em: 12 fev. 2021.
- _____. Lei de 6 de outubro de 1886. **Código de Posturas do Município de São Paulo**. São Paulo, 1886. Disponível em: <https://archive.org/details/CodigoDePosturasDoMunicipioDeSaoPaulo1886/mode/2up> . Acesso em: 8 fev. 2020.

_____. Lei nº 683, de 07 de novembro de 1903. **Orça a receita e fixa a despesa do Município de S. Paulo para o ano de 1904**. São Paulo, 1903. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-683-de-7-de-novembro-de-1903> Acesso em: 17 set. 2020.

_____. Decreto-Lei nº 41, de 3 de agosto de 1940. **Regulamenta as construções na Avenida Ipiranga e dá outras providências**. São Paulo, 1940. Disponível em: <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/decretoslei/DLEI0041-1940.pdf> . Acesso em: 8 jan. 2020.

_____. Lei nº 7.670, de 24 de novembro de 1971. **Autoriza a constituição da Empresa Municipal de Urbanização - EMURB**. São Paulo, 1971. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-7670-de-24-de-novembro-de-1971> . Acesso em: 20 set. 2020.

_____. Lei nº 14.675, de 23 de janeiro de 2008. **Institui o Plano Emergencial de Calçadas - PEC**. São Paulo, 2008. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-14675-de-23-de-janeiro-de-2008> . Acesso em: 22 set. 2020.

_____. **Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo**. São Paulo, 2019b. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/mobilidade/plano_seguranca_viaria/?p=262886 . Acesso em: 27 mai. 2021.

FOTOGRAFIAS:

ARAUJO, Emanuel (Org.), LEMOS, Carlos A. C. **O Álbum de Afonso: A Reforma de São Paulo**. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2001.

BRASILIANA Fotográfica. **Acervo**. Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasilliana/>

ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. **Ponte de Santa Ifigênia**. São Paulo: Itaú Cultural, 2020. Disponível em: <http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra61235/ponte-desanta-ifigenia> . Acesso em: 8 de jan. 2020.

ESTADÃO. **Acervo**. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br>

GESTÃO Urbana SP. **Requalificação dos calçadões**. [s.d]. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/calcadoses/>

_____. **Centro Aberto: experiências na escala humana**. [s.d]. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/centro-aberto/>

IMS - Instituto Moreira Salles. **Acervo**. Disponível em: <https://acervos.ims.com.br/portals/#/search>

ITDP Brasil - Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento. **Cruzamentos em X se multiplicam nas cidades brasileiras**. 2016. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/cruzamentos-em-x/>

MUSEU Virtual SPTTrans. **Galeria**. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/museu-virtual?p=82&p=82>

PONTES, José Alfredo Vidigal. **São Paulo de Piratininga: de Pouso de Tropas a Metrópole**. São Paulo: O Estado de São Paulo/Editora Terceiro Volume, 2003.

VEJA SP. **Prefeitura fecha Minhocão mais cedo neste sábado (4)**. 2015. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/prefeitura-fecha-minhocao-mais-cedo-neste-sabado-4/>

Anexo 1

1870>>



1865
Miltão Augusto de Azevedo
Atual Rua XV de Novembro
Fonte: Acervo IMS



1892
Estadão
Viaduto do Chá
Fonte: Arquivo Estadão



1910 (circa)
Vicenzo Pastore
Praça sem localização
Fonte: Acervo IMS



1915
Guilherme Gaensly
Jardim da Praça da República
Fonte: Acervo IMS

1920>>



1940 (circa)
Hildegard Rosenthal
Praça do Patriarca
Fonte: Acervo IMS



1953 (circa)
Alice Brill
Vila Operária
Fonte: Acervo IMS



1955 (circa)
Chico Albuquerque
Viaduto do Chá
Fonte: Acervo IMS



1900?
Guilherme Gaensly
Rio Tamanduateí
Fonte: Arqdaily/Acervo IMS



1908
Vicenzo Pastore
Rua Direita
Fonte: Brasileira Fotográfica



1910 (circa)
Vicenzo Pastore
Próx. atual Parque D. Pedro II
Fonte: Acervo IMS



1920 (circa)
Guilherme Gaensly
Vale do Anhangabaú
Fonte: Acervo IMS



1940 (circa)
Hildegard Rosenthal
Praça do Correio
Fonte: Acervo IMS



1940 (circa)
Hildegard Rosenthal
Zona Cerealista
Fonte: Acervo IMS

1960>>>



1960
Estação
Local não identificado
Fonte: Acervo Estação



1965 (circa)
Domingos de Miranda
Vale do Anhangabaú
Fonte: Acervo IMS



1967 (circa)
Marcel Gautherot
Vale do Anhangabaú
Fonte: Acervo IMS



1970 (circa)
Autoria desconhecida
Avenida Paulista
Fonte: @memoriapaulista



1970 (circa)
Autoria desconhecida
Avenida Paulista
Fonte: @memoriapaulista



2003
Autoria desconhecida
Local não identificado
Fonte: Museu virtual SPTrans



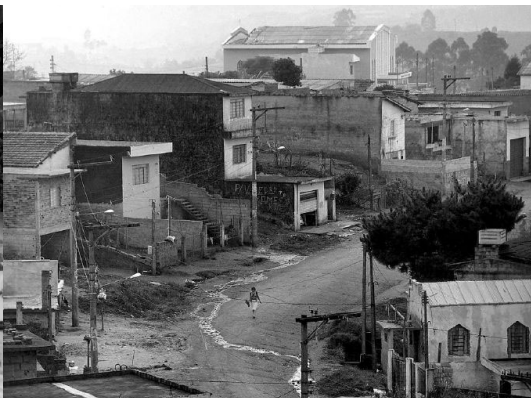
2012 (circa)
Autoria desconhecida
Minhocão
Fonte: Veja SP



2016
ITDP Brasil
Cruzamento entre rua Xavier
de Toledo e Viaduto do Chá
Fonte: ITDP Brasil



1977
Autoria desconhecida
Rua Senador Paulo Egídio
Fonte: Gestão Urbana SP



1982 (circa)
Raul Garcez
Vila Dirce
Fonte: Acervo IMS

2000 >>



2017
Autoria desconhecida
Rua Galvão Bueno
Fonte: Gestão Urbana SP

