

Valorização do pensamento pedestre

Valuing pedestrian thinking

Valorar el pensamiento de los peatones

Wanessa Spiess, mestre pelo Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie

E-mail: wans.spiess@gmail.com  *ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4427-8296>*

Para citar este artigo: SPIESS, W. Valorização do pensamento pedestre. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 22, n.1, p. 69-84, 2022. DOI 10.5935/cadernospos.v22n1p69-84

Submissão: 2021-04-11

Aceite: 2021-09-20

Resumo

O presente artigo propõe observar a relação de porosidade entre a participação de diferentes atores e a formulação de políticas públicas no âmbito da mobilidade urbana, com foco central no sistema de mobilidade pedestre em São Paulo. Neste trabalho, esse sistema é entendido como o conjunto dos lugares de passagem e de permanência, sendo assim, espaço público produto de relações sociais. A análise tem como foco as primeiras duas décadas dos anos 2000, e culmina nos anos 2020 e 2021, atravessados pela pandemia de Covid-19.

Palavras-chave: Pedestre; Espaço público; Mobilidade urbana.

Abstract

This article proposes to observe the porous relationship between the participation of different actors and the formulation of public policies in the field of urban mobility, with a central focus on the pedestrian mobility system in São Paulo. This system is here understood as the set of places of passage, but also of permanence and, as such, public space product of social relations. The analysis focuses on the first two decades of the 2000s, and culminates in the years 2020-2021, crossed by the pandemic triggered by Covid-19.

Keywords: Pedestrian; Public space; Urban mobility.

Resumen

Este artículo se propone observar la relación porosa entre la participación de diferentes actores y la formulación de políticas públicas en el campo de la movilidad urbana, con un enfoque central en el sistema de movilidad peatonal en São Paulo. Este sistema se entiende aquí como el conjunto de lugares de paso, pero también de permanencia y, como tal, espacio público producto de las relaciones sociales. El análisis se centra en las dos primeras décadas de la década de 2000, y culmina en los años 2020-2021, atravesados por la pandemia desencadenada por Covid-19.

Palabras clave: Peatón; Espacio público; Movilidad urbana.

INTRODUÇÃO

O espaço urbano, entendido por meio de sua constituição física e fluxos, é influenciado pelas transformações sociais globais, como por movimentos individuais e cotidianos, e, conseqüentemente, pelas forças que sobre ele atuam e o estruturam (QUEIROGA, 2012). Dessa forma, as ruas não são apenas resultado de mudanças sociais globalizadas, uma vez que dependem das circunstâncias, do contexto social e normativo, e das relações diretas entre as pessoas e os grupos que compõem a sociedade e sobre elas atuam (JACOBS, 2011).

A relação mobilidade-espaço público se dá entre a possibilidade e a necessidade de deslocamentos e permanências, como também pela forma como a sociedade aborda as demandas coletivas emergentes. São demandas organizadas no tempo-espaço, mediadas tanto por condições anteriores, quanto pelas visões de futuro da cidade, e que encontram resposta na formulação de políticas públicas.

Postas essas considerações, neste artigo, apresenta-se a análise de três estudos de caso: Rua Oscar Freire, Rua Galvão Bueno e Avenida Paulista, derivada da pesquisa de mestrado realizada pela autora ao longo do período de 2019-2021. com incentivo da CAPES.

As ruas Oscar Freire e Galvão Bueno e a avenida Paulista foram escolhidas por serem áreas nas quais ocorreram, ou ainda ocorrem, transformações e ampliações físicas do espaço pedonal na região central da cidade de São Paulo, sejam permanentes ou temporárias,. Devido ao grande fluxo de pedestres, as localidades apresentam uma combinação de comércio, lazer, moradia. além de apresentar facilidade de acesso via transporte público (ônibus e metrô).

As áreas escolhidas podem ser consideradas pioneiras na adoção de soluções para o sistema pedestre, e serviram, ou ainda servem, de exemplo para implantação de expedientes semelhantes em outras localidades da cidade. Todas tiveram e têm políticas e programas públicos de tratamento de espaços públicos, envolvendo espaços pedonais, são eles: na Rua Oscar Freire, o Programa de Intervenção em Ruas Comerciais (2003); na Rua Galvão Bueno, as Faixas Exclusivas para Pedestres ou Faixa Verde (2015), no âmbito do Programa Centro Aberto; e, na Avenida Paulista, o Programa Ruas Abertas (2016).

A análise aqui proposta foi norteadada pelo estudo de caso de estratégia qualitativa (CRESWELL, 2010), conduzido a partir do levantamento e avaliação de uma série de documentos. Esse compilado forma o *corpus* documental to trabalho, analisado pelo cruzamento de cenários construídos para a compreensão do tempo-espaço (LEFEBVRE, 2013).

Foram levantados dados referentes às: a) narrativas históricas da região e considerações de contemporâneos sobre o dia a dia vivenciado na cidade, a partir de dados fornecidos por jornais diários paulistanos da época, bem como em outras fontes digitais que se mostraram relevantes; b) fontes oficiais, isto é, legislação vigente, planos e programas dos órgãos federativos aplicadas, projetos que partiram da iniciativa privada e de outras organizações da sociedade civil; e c) informações estruturadas a

partir de depoimentos disponíveis no meio digital de membros, atuais e remidos, das associações da sociedade civil, técnicos e especialistas qualificados, professores e urbanistas, e dirigentes dos órgãos públicos.

Como orientação metodológica, foram definidas as seguintes categorias de análise:

1. Concepção e origem do Programa: constituída por agentes e atores envolvidos na formulação e atores sociais de onde, a partir de um programa, emergem grupos, segmentos sociais, ongs e outras instituições que eventualmente pressionaram para que uma política fosse proposta;
2. Processo de elaboração e Processo participativo: compreendido pelas fases de elaboração da formulação do programa, com foco na participação social e consultas populares, ou, ainda, na análise de como a sociedade contribuiu para aprimorar a política pública;
3. Implementação do Programa: referente a etapas, avanços e retrocessos; críticas; e
4. Análise pós-implementação: na qual se apresentam usos, vivências, apropriação do espaço e inspiração para outras iniciativas.

Significados compartilhados entre os casos

Cada caso estudado apresenta particularidades, potencializadas pelo seu tempo-espaço. Em resumo: na Rua Oscar Freire (Figura 1), temos um projeto de intervenção nas calçadas, com foco na infraestrutura pedonal para o conforto na caminhada, e que atende aos anseios do comércio local; na Rua Galvão Bueno (Figura 2), estende-se o espaço pedonal sobre o leito carroçável como forma de resolver conflitos entre pedestres e carros, aliada a mobiliário para facilitar descansos e permanências, também funcionando como projeto piloto para eventuais modificações definitivas; já a iniciativa na Avenida Paulista (Figura 3), explora sinalizações temporárias e flexíveis que abrem espaço para pessoas por algumas horas e em determinados dias, priorizando os pedestres em detrimento dos veículos motorizados no leito carroçável e favorecendo atividades de lazer promovidas pelos próprios usuários.

Essas soluções podem permanecer, transformar-se, ou, até mesmo, desaparecer com a dinâmica urbana, sem deixar de compor o sistema pedestre,¹ suscitando uma diversidade de elementos e de funções para o espaço pedonal. Nesse contexto, importa reconhecer a natureza híbrida entre materialidade e ação² (QUEIROGA, 2012) dos espaços pedonais para, assim, observar as especificidades de sua produção. Apenas desse modo é possível definir a potencialidade das experiências como solução para transformar o espaço urbano a favor do pedestre.

¹ "Ao considerar as calçadas na cidade de São Paulo, fez-se necessário, em razão da ocorrência de apropriações, introduzir no conceito de calçada o de sistema de pedestres em área pública aberta. [...] considerar suas extensões virtuais que dão continuidade ao sistema de pedestres" (YÁZIGI, 2000, p. 31).

² "As formas espaciais constituem forma-conteúdo na medida em que a sociedade, por meio do seu sistema de ações lhes atribui, dinamicamente, seu significado. A análise integrada entre essas quatro categorias espaciais evita reducionismos formais, funcionais ou estruturais que impedem a compreensão do espaço em movimento enquanto totalidade" (Queiroga, 2012, p. 57).

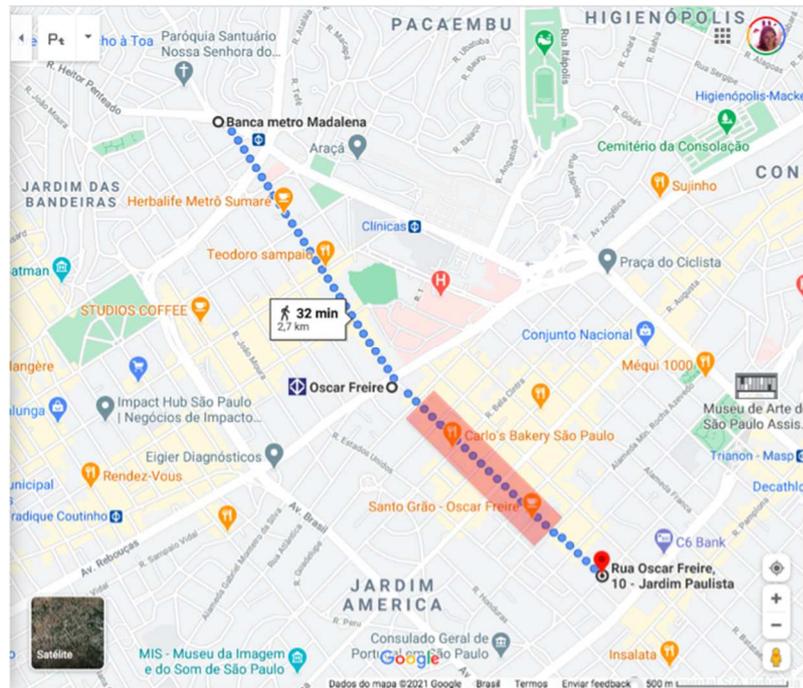


Figura 1: Mapa da região da Rua Oscar Freire. Em destaque a área objeto do Programa de Intervenção em Ruas Comerciais. Fonte: Google Maps. Acesso em: 1º mar. 2021.

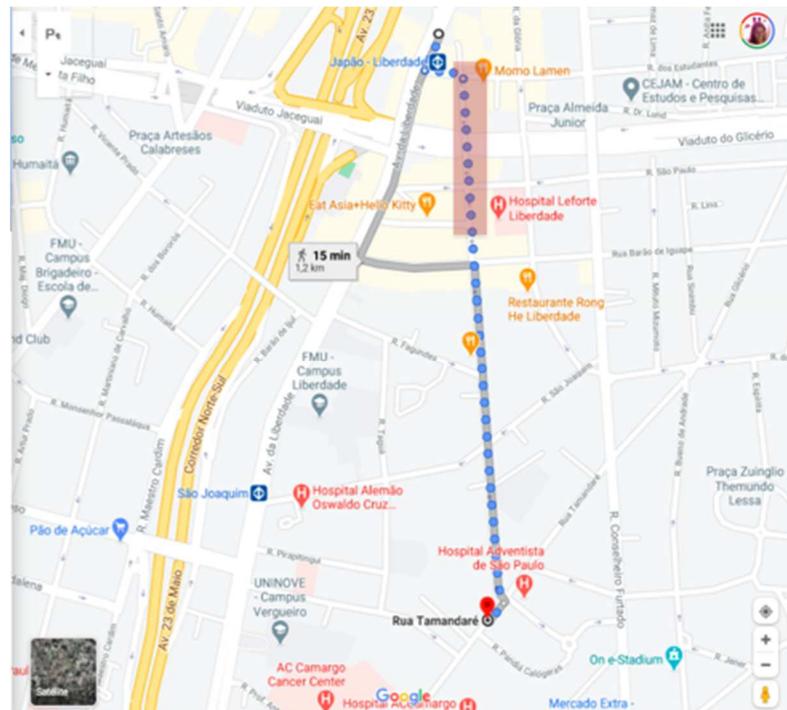


Figura 2: Mapa da região da Rua Galvão Bueno. Em destaque a área objeto da intervenção Faixa Verde no Programa Centro Aberto. Fonte: Google Maps. Acesso em: 1º mar. 2021.

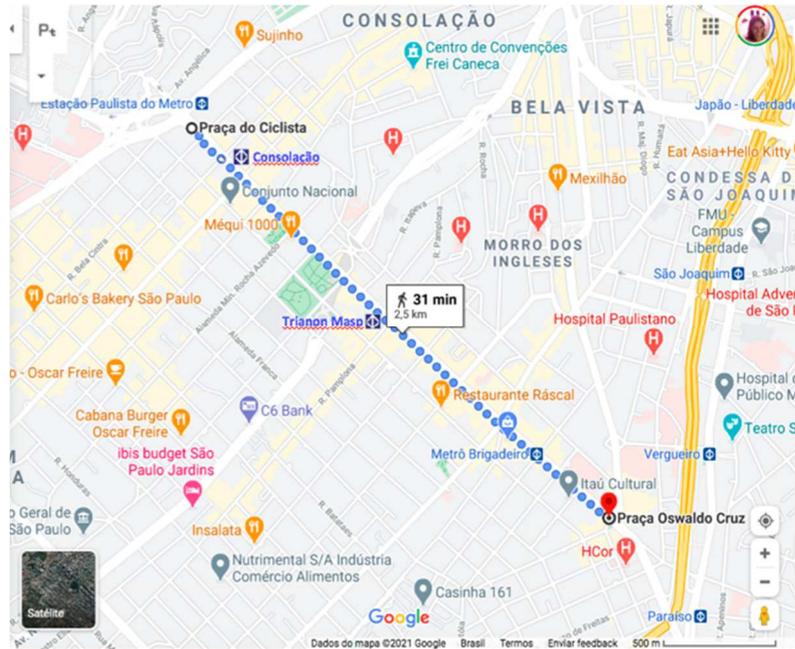


Figura 3: Mapa da região da Avenida Paulista. Em destaque a área destinada aos pedestres aos domingos. Fonte: Google Maps. Acesso em: 1º mar. 2021.

Ao refletir sobre cada estudo de caso, do particular para o geral em busca de indícios que se integram em uma rede mais ampla de significados (JACOBS, 2011) e que, por fim, formam os nós dessa rede de significação: espaço e pensamento pedestre; arranjos de governação e participação social; ordenação e flexibilização.

Do espaço e pensamento pedestres

Na Rua Oscar Freire, a estética do projeto é mercantil, o espaço pedonal assume contornos cenográficos subordinados à lógica do consumo comercial (LIPOVETSKY; SERROY, 2015), e as pessoas são meros coadjuvantes diante da infraestrutura material de um espaço público que serve à sofisticação. A região torna-se convidativa apenas aos que se encaixam no perfil de alto padrão exigido, excluindo das atividades de permanência e uso do espaço aqueles que não conseguem demonstrar um nível de consumo à altura dos custos locais.

Assim, o “imperativo do divertimento consumista” (LIPOVETSKY; SERROY, 2015, p. 319) transforma uso e a destinação do espaço urbano, ainda que todos os que circulam pela região sejam de alguma forma beneficiados – como ocorre nas esporádicas melhorias do piso das calçadas. O espaço concebido – baseado em um pensamento voltado ao pedestre idealizado por seus financiadores, e não fundamentado em sua vocação democrática – revela que a região da Oscar Freire passa a ser identificada como modelo a ser seguido, embora exemplo inatingível, comprovado por números concretos como se nota: só seis, das 69 ruas propostas para o Programa, foram entregues.

A procura inicial pelo Programa, liderada por comerciantes de maior poder econômico, não é acompanhada pela capacidade de mobilização junto aos coletivos do setor do comércio, que não conseguem arcar com os altos investimentos demandados, – como para rede elétrica subterrânea –, e não se mostram convencidos dos impactos de contrapartidas. As intervenções, por essa razão, acabam por resumir-se a reformas do piso das calçadas e algum mobiliário urbano.

A criação da Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência (SMPED) e a definição de Padronização do Passeio Público (ambos em 2005), intensificaram o viés de recuperação de calçadas. Embora essas ações impulsionem conquistas importantes em direção à garantia da acessibilidade, ao focar a discussão na forma e não no uso, limitam a abrangência da solução a questões técnicas, de desenho e de financiamento, deixando de lado a prática participativa, com a qual seria possível considerar o uso do espaço pedonal por diferentes públicos.

Já em 2014, na Rua Galvão Bueno, o risco iminente do conflito entre corpos e carros engatilhou os questionamentos sobre a mobilidade pedestre na região; a partir desses questionamentos, o projeto foi esboçado inicialmente com base nas diretrizes de intervenção, as quais, por sua vez, foram planejadas por meio das demandas do pedestre, que ocupa o leito carroçável de forma compulsória em seu fluir cotidiano. A solução da Faixa Verde, em teste na mesma região na Avenida Liberdade, reconheceu a necessidade de elevar o pensamento pedestre ao topo da hierarquia, situando-o como uma diretriz nacional e priorizando o espaço pedonal.

A solução Faixa Verde foi adotada para a requalificação da infraestrutura e dos espaços para pedestres na região Central da cidade no contexto do Programa Centro Aberto. Fossem moradores, turistas, comerciantes, clientes ou transeuntes, todos os pedestres foram chamados a participar da construção do projeto, mesmo que alguns setores, como o de comerciantes, tenham apresentado certo desconforto por ter que dividir o papel de influenciador do processo. Representante do pensamento pedestre cada vez mais ativo e institucionalizado, o movimento pedativista, acompanha e apoia essa execução.

Desse mesmo modo, na Avenida Paulista, o pensamento pedestre vem se expressando em todas as suas dimensões. Os protestos de junho de 2013 renovaram a força das manifestações sociais, com as quais passou-se a entender a ocupação do espaço público não só como espaço de manifestação, mas também como um objeto em si, onde “a mudança de lógica de seu uso é o objetivo da ação” (COMO ANDA, 2016, p. 76). A apropriação da rua pelas pessoas passou a ser vista como estratégia a serviço da defesa da mobilidade a pé e a possibilidade de construção de novas narrativas para mudar o paradigma e devolver a rua para as pessoas.

Nesta caso, entende-se, portanto, que: o pensamento por meio do pedestre potencializa o imaginário coletivo ao ocupar fisicamente o espaço, o que incide sobre a lógica de uso, desafiando os paradigmas na prática; o pensamento no pedestre, reconhecido como prioridade e liberado a ocupar o espaço do leito carroçável, ganha toda a extensão da rua, ainda que por algumas horas aos domingos; e o pensamento do pedestre, representado por organizações da sociedade civil, atua para opinar, influenciar e pressionar, explorando diferentes formas e meios, sejam digitais, institucionais e impressos.

Dos arranjos de governação e da participação social

A eficácia e efetividade das políticas públicas urbanas dependem da construção de arranjos institucionais entre diferentes atores sociais a fim de mediar interesses e necessidades, agenciar recursos materiais e humanos, e estabelecer linhas de ação e controle efetivos que atendam não só os atores envolvidos, como toda a sociedade (ALVIM; CASTRO, 2010).

Esses atores estabelecem relações sociais diversas, situadas no meio termo entre uma *ordem próxima*, isto é, relações dos indivíduos em grupos parcialmente amplos, e parcialmente organizados e estruturados, e uma *ordem distante*, regida por grandes e poderosas instituições, como o Estado). São relações orquestradas por um código jurídico, formalizado ou não, pela cultura e por um conjunto de significantes (LEFEBVRE, 2008,).

Assim, os agentes sociais concorrem para buscar a institucionalização normativa de suas visões, interesses e projetos junto ao poder público, o qual, por sua vez, é pautado pelos instrumentos legais que definem diretrizes e direitos dos cidadãos. O sucesso dos agentes sociais depende da capacidade de se representarem por meio de influência lobista e/ou por suas afinidades culturais, políticas e ideológicas junto a técnicos e dirigentes do poder público (QUEIROGA, 2012), envolvidos na formalização das políticas públicas.

Ao analisarmos o Programa de Intervenção de Ruas Comerciais (2003), observamos que ele advém do esforço do governo local em aliar-se ao setor privado para que este participe do financiamento e da angariação de fundos para a realização de ações que conduzam a benefícios mútuos (BALSAS, 2002).

Nesse contexto, a Rua Oscar Freire se destaca, dado que, nela, comerciantes já se organizavam em torno de uma comissão com a intenção de transformar a rua em bulevar. Contudo, quanto uma aliança entre poder público e privado consegue sustentar diretrizes claras para a mediação entre ambos os respectivos interesses? O histórico da rua aponta para um lugar onde a lucratividade, centrada no comércio de luxo, transforma a oferta de comércio e serviços praticamente de uso exclusivo a quem tem poder aquisitivo compatível, o que ocasiona a seleção dos frequentadores e produz uma vitalidade vazia, que inviabiliza a mútua sustentação econômica e social. (JACOBS, 2011).

Desse modo, considera-se mais uma lógica urbana que incentiva a construção de um espaço voltado para o consumo, onde o interesse privado é favorecido em detrimento dos interesses coletivos. Aspectos sociais e políticos importantes são deixados de lado, tais como a real escalabilidade da iniciativa, a participação popular nos processos decisórios e a inexistência de diversidade e os conflitos de interesse no espaço vivido, bases de construção do comum urbano e da democracia.

Na solução para o sistema de pedestre da Rua Galvão Bueno, desenhou-se um cenário diferente. Em 2015, com a denúncia de acidentes em calçadas (DOSP, 2015, pp. 110 e 111), urgiu-se uma resolução desses problemas na região da Liberdade foi exercida pela mídia jornalística e pela Câmara Municipal. A Prefeitura de São Paulo, que já vinha desenvolvendo projetos e políticas de segurança viária, comprometidos com a agenda proposta pela Década de Ação pela Segurança no Trânsito iniciada em 2011 (CALLEJAS,

WANDARTI, CRUZ, 2020), entendeu, com o caso, que era possível ir além de questões de circulação e segurança.

Assim, ainda que os responsáveis pelos imóveis, em todo caso, sejam obrigados a manter e conservar os respectivos passeios, inclusive os localizados nas vias estruturais,³ a Prefeitura passou a assumir o delineamento do projeto de reestruturação do sistema pedestre da região, com base nas novas diretrizes de mobilidade urbana nacional e municipal, nos direcionamentos do Plano Diretor Estratégico (2104) e no Plano de Metas (2013-2016). Nessa toada, o recém-lançado Programa Centro Aberto favorece a articulação de políticas públicas para priorizar a circulação pedestre (Faixa Vede) e valorizar o espaço público (mobiliário urbano), colocando em pauta o valor de uso da cidade, favorecendo o acesso aos bens e serviços, bem como as formas de experimentação e apropriação do espaço público.

Resta abordar a evolução da comunicação e das redes sociais nos meios digitais, a partir dos anos 2000, que favoreceu a organização e a atuação dos movimentos ativistas urbanos dispostos a construir cidades mais humanas, as quais refletem os desejos e as necessidades de seus moradores (HORI, 2018). O virtual não substitui o real, pelo contrário, cria novas relações sociais, potencializando a dimensão pública. (QUEIROGA, 2012). São grupos que se mobilizam a partir do espaço virtual para criar iniciativas em prol da melhoria do espaço urbano com a experimentação de imaginários concretizados no mundo real, como nos movimentos *Praia de Paulista* (2012) e *Se Essa Rua Fosse Minha* (2014).

Trata-se, portanto, do refinamento das relações entre políticas de mobilidade urbana e o acesso ao espaço público. Pautadas por lógicas inéditas de relações estruturais entre Estado, sociedade e capital, essas relações não são fixas, e apresentam novas possibilidades que se estabelecem em processo dialético a partir das conjunturas no tempo-espaço (QUEIROGA, 2012).

Esse movimento alinha-se à necessidade de implementar modelos de planejamento e fiscalização que permitam a todos os interessados participar plenamente nas decisões sobre políticas públicas (ALVIM; CASTRO, 2010). Uma conquista desse movimento na cidade de São Paulo foi a criação (2015) da Câmara Temática da Mobilidade a Pé (CTMP), inserida no Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT), onde os mecanismos de participação social em defesa da mobilidade pedonal podem ser institucionalizados.

Da ordenação à flexibilização

A cidade e as ruas são organismos complexos que não podem ser planejados sem se considerar as dinâmicas e a sociabilidade nelas existentes (JACOBS, 2011).

Tomemos como exemplo a Avenida Paulista. Sob a ótica dos "jardins em movimento" (CLÉMENT, 2005 *apud* MONTANER, 2009, p. 185), é possível derivar que Paulista Aberta (2015) oferece uma quebra simbólica dos limites entre espaço pedonal

³ Considerando que a Lei Municipal nº 15.442/2011 atribui ao responsável pelo imóvel a obrigação de manter e conservar os respectivos passeios, inclusive os localizados nas vias estruturais, tanto antes da padronização pelo órgão municipal, quanto após sua execução de competência da Administração, à luz do que dispõe o artigo 7º "caput", § 1º e inciso III, da Lei 15.442/2011 e artigo 9º "caput", § 1º e inciso II do Decreto;

(calçadas) e espaço viário (leito carroçável). Essa interação possibilita “itinerários definidos pelos próprios passos dos visitantes” (CLÉMENT, 2005 *apud* MONTANER, 2009, p. 185) a partir de linhas de fuga determinadas pelos diferentes usos espontâneos que ali se estabelecem.

Nesses casos, o planejamento da infraestrutura, que respalda o sistema de pedestre, propõe intervenções mínimas em resposta à própria ocupação da rua quando aberta às pessoas, que, por sua vez, geram novas pequenas intervenções. Essa solução responde ao espírito da atualidade, pois entende a complexidade da realidade e aspira por novas interpretações, sem a imperiosa necessidade de estruturas fechadas e hierárquicas (MONTANER, 2009). São sistemas flexíveis que conformam os espaços livres de modo a adaptar-se ao entorno, aos conflitos de interesse e às diferentes relações que sobre ele atuam.

É possível inferir que o sistema pedestre, entendido como espaço público e compreendendo suas extensões, apresenta uma potência para a sua adequação enquanto espaços não previstos para a prática do convívio, do lazer e atividades físicas (QUEIROGA, 2012).

Avançando alguns passos

O estado dos espaços públicos, impactados pela pandemia de Covid-19, sublinha questões analisadas nos estudos de caso, e indica evoluções e repetições dos processos estudados para a formulação de políticas públicas.

A cidade não pode ser vista como um problema de simplicidade elementar (JACOBS, 2011) e a pandemia potencializa ainda mais esse desafio, considerando a urgência em oferecer condições e espaço para que os deslocamentos, principalmente os necessários, sejam seguros e com o distanciamento social requerido.

Nesse sentido, diversas cidades do mundo têm investido na reorganização do espaço público, estendendo sua rede cicloviária e ampliando o espaço pedonal sobre o leito carroçável de forma parcial ou com a completa. Isso se deu e se dá, por exemplo, com a abertura de ruas para os pedestres, com o objetivo de destinar mais espaço nas ruas para ciclistas e pedestres. Como ocorre na cidade de Barcelona, Espanha.

Em consonância com esses movimentos, logo no início da pandemia no Brasil (março de 2020), a Ong SampaPé! iniciou um movimento, com outras organizações da sociedade civil em São Paulo, para pressionar o poder público a tomar providências sobre a mobilidade na cidade através da campanha de assinaturas virtuais Ruas Ativas na Pandemia.⁴ Após meses de conversas e articulação, a partir de agosto de 2020, a Secretaria Municipal de Transporte (SMT), em conjunto com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), finalmente passou a promover oficinas de cocriação de

4 A campanha foi lançada através do endereço eletrônico: <http://www.ruasativaspandemia.bonde.org/>. Acesso em: 21 fev. 2021.

soluções⁵ em parceria com as Ongs SampaPé!, Cidadeapé⁶ e Aromeiazero,⁷ e com a presença de representantes da Universidade Presbiteriana Mackenzie e da Associação Comercial de São Paulo.

São definidos 4 potenciais projetos pilotos, por compreenderem proximidade a equipamentos de saúde (Viaduto Beneficência Portuguesa), volume extremo de pedestres gerado pelo transporte coletivo (Avenida Kumaki Aoki), e áreas de intenso comércio (Núcleo Comercial do Brás e Ladeira Porto Geral). Porém, são implementadas apenas a extensão de calçadas na Kumaki Aoki – que já previa processo de reforma pelo PEC, e a ampliação da área pedonal na Ladeira Porto Geral, com uma intervenção artística⁸ que pode ser visualizada na Figura 4. A intervenção na Ladeira Porto Geral deveria receber, em seguida, a pintura da Faixa Verde exclusiva para pedestres, prevista no projeto piloto inicial, mas não chegou a ser concretizada.



Figura 4: Intervenção artística na Ladeira Porto Geral. Arte: Cleo Moreira. Imagem: SampaPé. Fonte: CALÇADASP. Disponível em: <https://avidanocentro.com.br/blogs/a-arte-caminhar-ladeira-porto-geral/>. Acesso em: 21 fev. 2021.

Já a iniciativa *Ocupa Rua*⁹ é uma parceria do poder público, representado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), com investimentos e patrocínios privados. Desenhada pelo escritório Metro Arquitetos Urbanismo –

5 Oficinas Participativas Ruas Para Mobilidade Ativa Durante A Pandemia. Disponível em: <https://cidadeape.org/2020/08/26/oficinas-participativas-ruas-para-mobilidade-ativa-durante-a-pandemia/>. Acesso em: 21 fev. 2021

6 À época, a autora dessa pesquisa era a líder da iniciativa frente à associação Cidadeapé.

7 A Ong Aromeiazero promove uma visão integral da bicicleta, como transporte, expressão artística, trabalho, lazer, esporte, e como ferramenta de mudança no modo de vida e de relações em centros urbanos e comunidades rurais. Disponível em: <https://www.romeiazero.org.br/>. Acesso em: 21 fev. 2021.

8 Mais detalhes da intervenção disponíveis em: <https://avidanocentro.com.br/blogs/a-arte-caminhar-ladeira-porto-geral/>. Acesso em: 21 fev. 2021.

9 Disponível em: participe.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br. Acesso em: 21 fev. 2021.

idealizado pela jornalista Alexandra Forbes, o arquiteto Gustavo Cedroni e o casal de chefs de cozinha Jeferson e Janaina Rueda, também inspirados em modelos já em funcionamento em países da Europa e América do Norte – a parceria prevê a instalação de mesas e cadeiras de restaurantes em calçadas e vagas de estacionamento no Centro de SP. O projeto-piloto foi inaugurado em julho de 2020 nas ruas Major Sertório (Figura 5), General Jardim, Bento Freitas, Jose Paulo Mantovan e Araújo, no Centro de São Paulo.



Figura 5: Plataformas para nivelar leito da rua com a calçada e barreiras para proteger público dos carros no piloto do projeto Ocupa Rua, com Centro de São Paulo. Fonte: Elaborada pelos autores.

A ação dá origem à consulta pública *Ruas SP – Espaços Públicos para a Flexibilização* (2020),¹⁰ a fim de regulamentar e ampliar o programa para outras áreas da cidade, sob a promessa de gerar um debate maior a circulação e ocupação do espaço público por pedestres. Porém, parece que pouco serviu a experiência com o Programa de Ruas Comerciais, pois, mais uma vez, não houve a convergência de interesses entre diferentes instâncias do poder público, financiadores iniciais e associações comerciais com menor poder de investimento, bem como houve as dificuldades para estabelecer o debate público e a participação cidadã.

Ainda, o *Projeto Ruas Vivas*(2020),¹¹ desenvolvido pelo Instituto de Arquitetos do Brasil – Departamento de São Paulo (IABSP), em parceria com a Associação Comercial de São Paulo (ACSP), objetiva realizar intervenções temporárias em trechos de ruas centrais e de grande circulação de pessoas com importância comercial e histórica. Conta com o apoio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) e da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMMT), e é patrocinado pela empresa 99Táxis. Realizado a partir de uma chamada aberta para propostas de projetos de intervenção temporária em três locais selecionados previamente segundo

10 Mais informações sobre o Ruas SP – Espaços Públicos para a Flexibilização disponíveis em: <https://participe.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/consulta/ruas-sp>. Acesso em: 21 fev. 2021

11 Mais informações sobre o Projeto Ruas Vivas disponíveis em: <https://www.iabsp.org.br/ruas-vivas/>. Acesso em: 21 fev. 2021

o recente mapeamento de polos varejistas,¹² realizado pela ACSP junto à Universidade Mackenzie, no final de 2019.

O processo de construção parte de oficinas participativas *on-line*, com o objetivo de identificar e analisar as demandas locais para melhor atendê-las, levando em consideração não só o comércio local como também questões relacionadas à cultura e a memória local de cada área. A metodologia de intervenção prevê materiais de fácil implementação, mobiliários leves e elementos portáteis, reforçando seu caráter temporário e, em alguns casos, prevendo o completo fechamento de trechos da rua para os carros e abertura para as pessoas.

Tem-se como exemplo o projeto desenvolvido para o bairro Penha de França, na Zona Leste da cidade, que considera o grande fluxo de pedestres que circulam pelo comércio local de rua e *shopping center*, e visitam o Largo do Rosário e os equipamentos públicos da área, sem perder de vista que o bairro possui calçadas estreitas. A Figura 6 ilustra a pintura do piso, elaborada por uma artista local e refere-se à história do Largo e de seus tradicionais festejos.

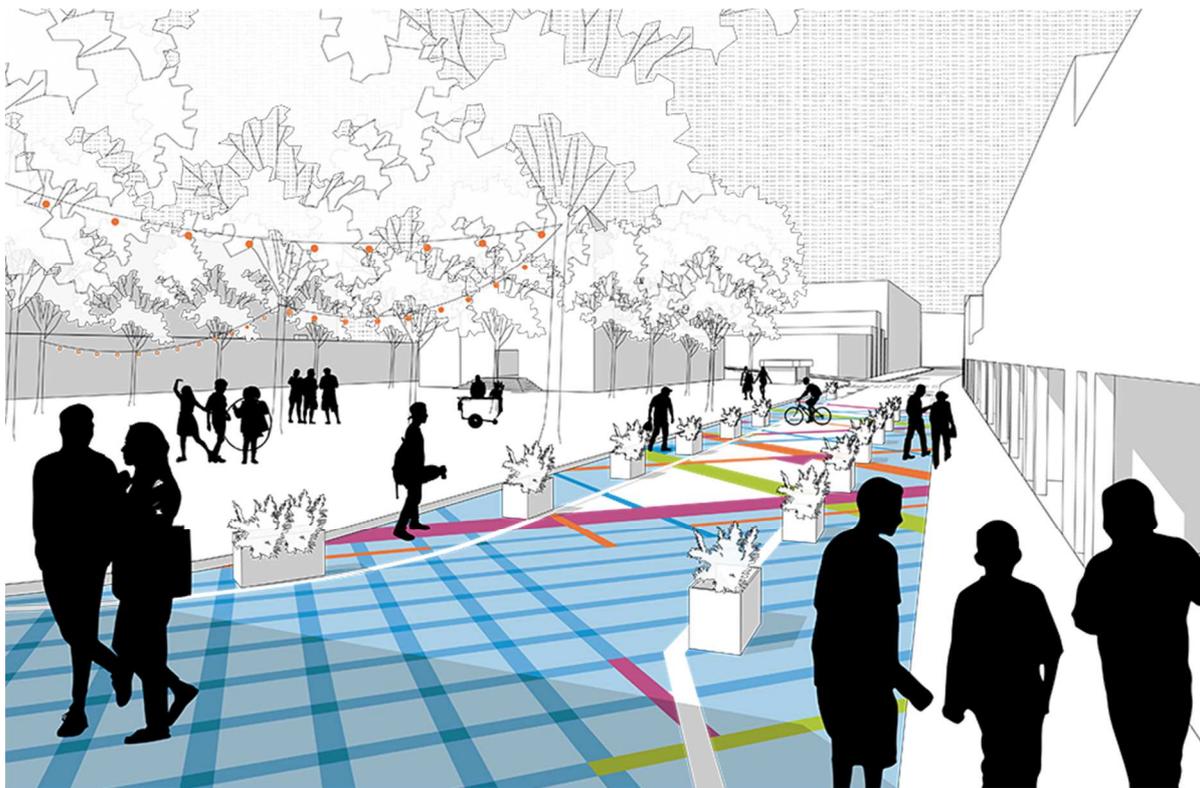


Figura 6: Projeto Ruas Vivas para a Avenida Penha de França. Imagem: Metrôpole 1:1. Fonte: IABSP. Disponível em: <https://www.iabsp.org.br/ruas-vivas/>. Acesso em: 21 fev. 2021.

12 O mapeamento da localização da atividade varejista na cidade de São Paulo parte de um levantamento promovido por meio de big data e dados abertos georreferenciados. Mais informações em: <https://acsp.com.br/publicacao-imprensa/s/de-424-polos-comerciais-23-reunem-a-maior-diversidade-de-atividades-varejistas-em-um-mesmo-local-aponta-estudo-acsp-e-mackenzie>. Acesso em: 20 fev. 2021.

O sistema pedestre parece procurar um equilíbrio entre ser uma rede de circulação e passagem para o consumo e um sistema de relações entre pessoas e ambiente, potencializador de sentidos, e a percepções. Apesar do arcabouço legal e de alguns progressos, decisões sobre políticas públicas continuam sendo pautadas e aceleradas em direção ao cidadão-consumidor em detrimento de sua cidadania e do direito do acesso amplo e irrestrito à cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse artigo reflete sobre o modelo de cidade que São Paulo se propõe a construir e sobre os atores sociais que participam dessa construção, também coloca a mobilidade urbana no centro do debate, com foco na prioridade do deslocamento a pé e sua relação intrínseca com a questão do direito à cidade.

A proposta é pensar o planejamento urbano centrado nas pessoas, pautado na valorização de pensar o pedestre enquanto entidade pela qual, na qual e por meio da qual se estrutura o espaço público, e que entende o sistema pedestre como elemento integrador e possibilitador do uso e apropriação da cidade em prol da coletividade.

O pensamento pedestre já encontra garantias no arcabouço legal, com diretrizes claras para a priorização do pedestre e valorização da mobilidade ativa. Porém, esse movimento carece de respaldo prático nas esferas política e social. Logo, a efetividade dessas diretrizes varia de acordo com as escolhas do poder público junto a atores sociais que conseguem pautar a agenda do planejamento urbano. Essa efetividade também é determinada pelas relações sociais que produzem e reproduzem a cidade, potencializando a disputa com o velho paradigma pautado na circulação urbana motorizada, o qual ainda perpetua em dissonância com os marcos legais e urge por ser superado.

Os estudos de caso indicam possibilidades para uma nova configuração do sistema pedestre. Baseadas em políticas públicas de mobilidade urbana, são soluções que, mesmo de forma experimental ou temporária (como na Paulista Aberta aos domingos), endereçam problemas de circulação (como na Faixa Verde na Rua Galvão Bueno) e permitem a ocupação e apropriação do espaço público para atividades variada, tais como descanso e lazer (como nas calçadas da rua Oscar Freire). Desse modo, alteram paisagens, criam novos imaginários, e são capazes de desafiar os modelos instaurados.

Em geral, tais iniciativas são deflagradas por segmentos sociais interessados e pela pressão popular – em especial os movimentos ativistas, que costumam ser os primeiros a defender algum ponto de vista, a promover mudanças de ordem para chamar a atenção, e a gerar pressão para implantação de novos caminhos.¹³

Enquanto articulador das políticas públicas, que incidem sobre processos urbanos, depende do poder público coordenar o envolvimento e a participação de atores sociais diversos, bem como deixar de lado a lógica do receio e ousar experimentar. Só assim soluções gestadas com a participação cidadã, de forma espontânea ou institucionalizada,

¹³ Nos estudos de marketing e comunicação, esse tipo de influenciador é conhecido como trendsetter, em geral por ser líder de causas e discussões, que conhece bem determinado assunto e, por isso, costuma ser o primeiro a defender algum ponto de vista e propor uma nova atitude.

podem florescer, sem deixar de lado o respaldo jurídico e a viabilidade técnica. Isso posto, a inovação é cocriada *para e por* pessoas, e novos modelos para o sistema pedestre podem ser configurados.

A construção do conceito de um sistema pedestre aponta para a sua essencial integração aos demais sistemas urbanos e não produz, necessariamente, uma forma fixa e definitiva. Sua resiliência e flexibilidade são estratégicas para facilmente adequar-se às demandas cada vez mais complexas de uma sociedade em constante transformação. A pandemia deflagrada pela Covid-19 evidenciou a importância dessa característica, impondo soluções que priorizam o pensamento pedestre e a consequente ampliação do espaço pedonal em diferentes partes do mundo. A saber: as ruas abertas para pedestres em cidades como Milão e Paris; a ampliação de calçadas em Barcelona e Buenos Aires; no Brasil, entre outros exemplos, tem-se a W3 Sul, aberta aos brasilienses, no Distrito Federal, e a tentativa de extensão das calçadas na Ladeira Porto Geral, na região central de São Paulo.

REFERÊNCIAS

- ALVIM, A. T.B.; CASTRO, L. G. R. (org.). *Avaliação de políticas urbanas - contexto e perspectivas*. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie; Romano Guerra Editora, 2010.
- BALSAS, C. J. L. *Urbanismo Comercial e Parcerias Público-Privado*. Lisboa: GEPE/Ministério da Economia, 2002
- CALLEJAS, A. G. H.; WANDARTI, M.; CRUZ, S. S. Defesa da mobilidade a pé no Brasil: levantamento e análise exploratória de experiências de ativismo e incidência política. Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo – SIUU, *Anais* [...]. 2020. Disponível em: <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/336483>. Acesso em 13 mar. 2021.
- CLÉMENT, G. *Le tablier de Simon Hantai. Annagrammes*. Paris: Éditions Galilée, 2005.
- COMO ANDA. Mobilidade a pé: estado da arte do movimento no Brasil. 2016. Disponível em: http://comoanda.org.br/wp-content/uploads/2017/04/170221_ComoAnda_RelatórioFinal_R01-1.pdf. Acesso em 13 mar. 2021.
- CRESWELL, J. W. *Investigação Qualitativa e Projeto de Pesquisa: escolhendo entre cinco abordagens*. Porto Alegre: Penso, 2014.
- DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Memorando GAB-DD N° 314/2015*. São Paulo, 15 de setembro de 2015., p. 110. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/100363201/dosp-cidade-18-09-2015-pg-110>. Acesso em 13 mar. 2021.

- HORI, P. *Práticas urbanas transformadoras: o ativismo urbano na disputa por espaços públicos na cidade de São Paulo*. 2018. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2018.
- JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.
- LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008.
- LEFEBVRE, H. *La producción del espacio*. Madri: Capitán Swing, 2013.
- LIPOVETSKY, G.; SERROY, J. *A estetização do mundo: viver na era do capitalismo artista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
- MONTANER, J. M. *Sistemas arquitetônicos contemporâneos*. Barcelona: Editorial Gustavo Gilli, 2009.
- PAULISTA ABERTA (2014). *Minha Sampa*. Disponível em: <https://www.paulistaaberta.minhasampa.org.br/>. Acesso em: 21 fev. 2021.
- PROJETO RUAS VIVAS (2020). IAB-SP. Disponíveis em: <https://www.iabsp.org.br/ruas-vivas/>. Acesso em: 21 fev. 2021.
- QUEIROGA, E. F. *Dimensões públicas do espaço contemporâneo*. 2012. Tese (Livre Docência) – Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- RUAS SP – ESPAÇOS PÚBLICOS PARA A FLEXIBILIZAÇÃO (2020). *Gestão Urbana* Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <https://participe.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/consulta/ruas-sp>. Acesso em: 21 fev. 2021.
- YAZIGI, E. *O mundo das calçadas*. São Paulo: Editora Imprensa Oficial (IMESP), 2000.