

OS ESPAÇOS DA MOBILIDADE A PÉ EM SÃO PAULO: Transformações entre os séculos XX e XXI e presença das mulheres na cidade

WALKING MOBILITY SPACES IN SÃO PAULO: The transformation between the 20th and 21st centuries and women's presence in the city

A. Nathalie Prado

FAU-USP, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Brasil
nathalieprado@usp.br

RESUMO

Caminhar é a forma mais antiga e democrática de deslocamento. Em São Paulo, um terço dos deslocamentos é feito a pé (Metrô, 2017). Apesar do contexto histórico opressor à circulação das mulheres e da organização espacial que ignorou sua presença, atualmente são as que mais se deslocam a pé e usam transporte público na cidade. O presente trabalho investiga como São Paulo se organizou para a mobilidade a pé ao longo dos anos. Tem como desafio reconstruir o percurso histórico sobre como os espaços da mobilidade e as políticas de transformação foram sendo construídos, especialmente na região central, desde o final do século XIX até dias atuais — e os impactos de cada ação para a rede de mobilidade a pé. Para isso, como recorte do artigo, serão utilizadas literaturas sobre a história do desenvolvimento da cidade. Na discussão final, apresenta-se uma breve aproximação com a perspectiva de gênero.

Palavras-chave: mobilidade a pé, planejamento urbano, gênero, políticas públicas.

Linha de Investigação: 3: Dinâmicas Urbanas

Tópico: Gênero e Cidade

ABSTRACT

Walking is the oldest and most democratic form of displacement. In São Paulo, 1/3 of displacement is done on foot (Metrô, 2017). Despite the oppressive historical context to the circulation of women and the spatial organization that ignored their presence, currently they are the ones who move most by this mode and use public transportation in the city. This paper seeks to investigate how São Paulo has organized itself for walking mobility over the years. Its challenge is to reconstruct the historical path of how mobility spaces and policies of transformation have been built, especially in the central region, from the end of the 19th century to the present day - and the impacts of each action on the network of mobility on foot. For this, literatures on the history of the city's development will be used as the construction of the set. In the final discussion, a brief approach to the gender perspective is presented.

Keywords: foot mobility, urban planning, gender, public policies.

Research line: 3: Urban Dynamics

Topic: Gender and City

1. Introdução

Na história da mobilidade, a caminhada é o primeiro meio possível de deslocamento. Seja pela viabilidade e oportunidade de escolha ou o seu oposto, caminha-se muito mundo afora. As mudanças estruturais que alteraram o modo como as grandes cidades configuraram os espaços de deslocamento deslegitimaram o caminhar como prática, especialmente através do desequilíbrio na distribuição espacial entre diferentes modais. A partir de um giro recente nos estudos sobre mobilidade urbana (Sheller, Urry, 2006) e atenção através da agenda sustentável (ONU, 2015), é possível perceber que o andar a pé tem ganhado mais destaque nas discussões — influenciando cada vez mais as políticas recentes. Tal movimento também tem chamado atenção para a configuração atual desses espaços e seus atores.

Mais recente, a questão da escala humana no ambiente físico na experiência da mobilidade a pé fez emergir enfoques geralmente marginalizados, que relacionam as experiências de pedestres aos trajetos realizados — estudos variados que vão da análise do meio físico às perspectivas subjetivas de indivíduos durante o percurso. Esse olhar para os espaços públicos da mobilidade, formados por uma rede ampla que se conecta através das calçadas, mas sem se limitar a elas, condicionou a construção ou remodelação da rede da mobilidade a pé, influenciando a forma como vivenciamos e nos deslocamos pela cidade. Tais espaços revelam, na mesma medida, estruturas desiguais para a mobilidade e diferentes presenças sociais ao longo do território, variando com o tempo.

Historicamente, a pesquisa Origem e Destino do Metrô de São Paulo tem mostrado que a mobilidade a pé é um importante modo de deslocamento na metrópole paulista, representando em torno de um terço dos deslocamentos totais desde os anos 1970¹. A mobilidade a pé é o modo mais democrático entre todos. Entretanto, também é complexa, com questões que envolvem desde a produção de políticas específicas até a gestão e manutenção da infraestrutura. Ainda, o estigma excludente associado a essa prática, construído a partir da reorganização da mobilidade urbana pautada pelo rodoviarismo — modelo com início na década de 1930 e reforçado a partir da década de 1960 —, resultou no descaso com a infraestrutura para pedestres até os dias atuais.

Os espaços para a mobilidade a pé nem sempre foram os mesmos. Variaram ao longo do tempo e conforme as alterações sofridas pelo espaço urbano. A pavimentação das ruas trouxe nova importância para o caminhar (Giucci, 2017), e, à medida que a vida pública muda, mudam também o espaço público (Yázigi, 2000) e os personagens que o ocupam. Para situar a discussão sobre como as transformações urbanas afetam — (des/re)constróem — locais para caminhar, São Paulo será interpretada como caso em análise a partir de breve reconstrução histórica, com prelúdio no último quarto do século XIX, época em que tiveram início as transformações mais significativas no território, até o momento mais recente. O recorte, as transformações dos espaços para a mobilidade a pé ao longo do tempo e como a cidade se organizou para tal, será reconstruído a partir da memória das intervenções urbanas, algumas políticas de transformação do território e identificação da presença de personagens — buscando identificar a presença das mulheres nesses espaços, quando possível, a partir da bibliografia consultada. O fio narrativo procura esboçar, em um espectro ainda amplo,

¹ Em 2017, as viagens a pé representaram 31,8% dos deslocamentos totais da cidade.

algumas expressões cotidianas a partir dos espaços para circulação, visto que a presença de mulheres nos espaços públicos remonta a uma trajetória complexa. Assim, considerando a conjuntura de aspectos e experiências atuais, busca-se abrir caminhos para uma discussão futura de questões mais amplas decorrentes da circulação cotidiana das mulheres na cidade.

É preciso ressaltar a parcialidade — de interesses ou realizações — que orientou as intervenções urbanas na cidade ao longo da discussão. Pautadas por ideais de remodelação, embelezamento e modernização, as ações ao longo do século determinaram — direta ou indiretamente — *como se deu a ocupação desses lugares e por quem*. Chama a atenção o fato de São Paulo tradicionalmente ter seguido tendências internacionais de modelos de urbanização, mesmo apresentando um contexto espacial e socioeconômico diferente de muitos desses locais de inspiração e com caráter segregador. Essas tentativas de reprodução aconteceram principalmente na região central da cidade, local tipicamente mais privilegiado para a mobilidade a pé desde então.

1.1. Os espaços urbanos e a ausência de perspectiva de gênero

Existe uma crença de que o planejamento urbano é neutro, de que não privilegia raça, classe ou gênero. Aliadas a outras condições sociais, sempre existiram normas que buscaram regular as oportunidades, os espaços e as formas como diferentes perfis de mulheres deveriam ocupar seus *papéis e lugares* sociais. Diante da perspectiva histórica de opressão das mulheres na sociedade (no espaço privado ou público) e da condição estratégica da mobilidade para a vida urbana, a relação das mulheres com a rua configura um amplo debate.

As diversas atividades cotidianas de manutenção da vida — chamadas tarefas de natureza reprodutiva (Haraway, 2004) — são culturalmente destinadas e desempenhadas pelas mulheres. Nesse processo, que remonta à transição do feudalismo para o capitalismo (Federici, 2017), a restrição das mulheres a atividades de contexto doméstico as excluiu de muitas atividades profissionais e, conseqüentemente, restringiu sua circulação no ambiente externo. Essa exclusão ressignificou em grande parte a relação entre homens e mulheres na sociedade e suas respectivas ocupações. O contexto não é uniforme entre todos os grupos de mulheres — desde o período de trabalho escravo e suas conseqüências até os dias atuais, há diferenças claras na circulação de mulheres brancas e negras. O tardio acesso ao mercado de trabalho, que não deixou de designar as tarefas de cuidado para as mulheres, e a ainda comum diferença salarial entre os gêneros são alguns fatores que influenciam na forma como as mulheres se deslocam. Como resultado desse conjunto, atualmente, não só as mulheres estão constantemente nos espaços públicos, mas são também as que mais circulam a pé e por transporte público (Svab, 2016) — que também envolve trechos a pé. Desse modo, a mobilidade a pé se apresenta como um elemento fundamental para compreensão das barreiras e opressões que se somam no cotidiano das mulheres.

Ao situar o gênero como categoria de análise, Joan Scott (1995) propõe que esta seja uma lente crucial para tratar as significações das relações sociais. A compreensão sobre a construção de características sociais atribuídas aos sexos é a chave de leitura para identificar as relações de poder que se desdobram no espaço — e que, conseqüentemente, influenciam a vida urbana. Nas experiências da mobilidade a pé, as estruturas urbanas dos espaços de deslocamento refletem uma ordem patriarcal na cidade. Para o gênero feminino, tal perspectiva se configura em restrições na mobilidade, especialmente na percepção do espaço — muitas vezes "determinante na capacidade das mulheres se moverem nele" (Villagrán, 2014: 208). De forma sintética, um dos entrelaçamentos da ordem patriarcal no espaço urbano pode ser caracterizado pela representação de construções de dicotomias geográficas em seu desenho, especialmente pela contraposição do espaço público x privado, produção x reprodução, assegurando aos homens — figuras sociais ou planejadores — uma forma

de superioridade e controle das mulheres. As dicotomias reforçam um contexto de desigualdade refletido na noção de que o espaço público urbano não é experienciado da mesma forma por homens e mulheres (Villagrán, 2014). Nesse sentido, interessa a discussão de que o desenho urbano deve cumprir sua função primordial: oferecer acesso equânime às oportunidades da vida urbana. O contexto histórico de formação dos espaços de circulação busca entender como esses locais se modificaram ao longo do tempo e afetaram o andar – para, então, estruturar uma futura discussão sobre esse impacto nos deslocamentos cotidianos das mulheres. Essa é a discussão que se pretende apresentar na sequência.

2. Um breve panorama da construção dos espaços para andar em São Paulo

2.1. Do chão batido às circulações segregadas [1885-1930]

Período marcado pelas primeiras e grandes transformações urbanas, a virada do século XIX para o século XX representou grandes avanços na configuração do território paulistano: o primeiro despertar da vida cidadina. Códigos de Posturas aparecem não como primeiros, mas como representativos do início de uma regulamentação na cidade, que vai moldando os espaços para caminhar. Através do Código de 1886, foi atribuída aos proprietários de lote a incumbência pela construção e manutenção das calçadas, condição que perdura até os dias atuais. As reformas higienistas alteraram os espaços e promoveram uma sequência de desapropriações, alinhadas aos padrões estéticos da burguesia cafeeira. Os melhoramentos urbanos reorganizariam a circulação na região central da cidade.

A pequena vila teve no Pátio do Colégio o ponto de partida para algumas primeiras vias abertas: orgânicas e arbitrárias, construídas de forma a dar acesso a casas de figuras de prestígio. Outras ruas, com orientação quadricular, foram instaladas, já no terceiro século desde a fundação da cidade. Impostas sobre morros e vales, essas vias resultaram em um cenário caótico de ladeiras íngremes (Wilheim, 2011). As ruas não tinham pavimentação ou separação entre a circulação de pessoas e veículos tracionados por animais, e a cidade só passaria a ter alguma infraestrutura por volta de 1790, voltada à construção e manutenção de caminhos e pontes para circulação regional (Yázigi, 2000). Os espaços começam a organizar um novo cotidiano de circulação humana, no qual de imediato se evidenciam assimetrias: entre as poucas mulheres presentes, como visto nas gravuras de Jean-Baptiste Debret, destacam-se negras escravizadas.

O “programa de modernização” urbanística de João Teodoro (1872-1875) buscava dar ares de cidade à província: uma nova ordem urbana necessária para atender a elite que se instalara. Importantes obras foram conduzidas, favorecendo a circulação a pé, como a abertura de passeios públicos. A expansão da cidade para o setor noroeste-oeste foi caracterizada por novos loteamentos de prestígio, com calçadas regulares, generosas e arborizadas — características que conferiram ares de “europeização” à cidade, ainda visíveis hoje. O bairro Campos Elíseos foi o primeiro entre os sucessivos empreendimentos. A inauguração do Viaduto do Chá, em 1892, fez a primeira ligação de porte entre a cidade velha e a cidade nova, implicando uma sequência de desapropriações da população que residia ao longo de seu traçado.

Já na virada do século, tiveram gênese as primeiras iniciativas dedicadas a saneamento, obras viárias e transporte urbano, conjunto que fez parte da construção de um centro urbano de grande porte. Ruas e pontes ampliaram e conectaram o território de vales, símbolos dos novos exemplos da ainda tímida urbanização. Com os bondes, chegaram também, em alguns locais, paralelepípedos e calçadas. O papel do espaço público em transformação tem grande importância e influência nas atividades cotidianas de sobrevivência pessoal das *mulheres comuns* (Yázigi, 2000: 72). Feiras livres foram oficializadas em 1914, em oposição ao comércio ambulante e de tabuleiro, nos quais eram habituais figuras como as quitadeiras. O código sanitário de 1894

passou a organizar a vida pública e, com ele, "o passeio faz sua aparição normativa: ocupará cada um pelo menos a sexta parte da largura das ruas e ficará 15 cm acima das *sarjetas*" (Yázigi, 2000: 111).

As décadas iniciais do século XX caracterizam uma reorganização espacial de premissas sanitárias, incorporadas nas justificativas das grandes obras de modernização iniciadas na época, como as remodelações da Várzea do Carmo e Vale do Anhangabaú. A intenção era a resolução do problema de circulação viária na área central, mas contribuía, também, para a questão segregadora. O alargamento de algumas vias no entorno foi estratégico nesse sentido. Assim, tornam-se mais intensas as transformações nas ruas centrais da cidade, que mudam a circulação na região formada pelo triângulo².

Nessa época, passa a ser imperativo transitar pelas ruas (Frehse, 2000), o que influencia o modo de vivenciar esses espaços. Se por um lado a região central despertava entusiasmo para a circulação nos passeios públicos, que foram reformulados e ampliados aos moldes europeus, por outro desenhava-se sobre o novo traçado regularizado a distinção das presenças sociais nessa porção do território. Era um período de novas delimitações de territórios, caracterizado pelo processo de consolidação da indústria e de seus respectivos grupos sociais emergentes. No circuito exterior ao centro, novos bairros de características industriais e de população operária e (i)migrante se esparramavam organicamente com a chegada dos bondes. Enquanto isso, em outras partes da cidade, eram lançados loteamentos cuidadosamente organizados a partir de inspirações internacionais: com calçadas amplas e arborizadas. Esse modelo implicou a adaptação de ruas mais largas, com qualificação e valorização das estruturas para os trajetos a pé. Entretanto, o traçado sinuoso e exclusivamente residencial de bairros como Pacaembu e Jardim América desestimulou os percursos caminháveis. É ainda a partir da década de 1920 que se amplia na cidade a circulação de mulheres, imigrantes e da elite, em razão do trabalho extradoméstico, educação e participação na vida pública (Soihet, 2018).

2.2. A reorganização da circulação na cidade [1930-1960]

Por volta da década de 1930, a cidade passou a incorporar os reflexos resultantes da industrialização que ganhou espaço central no desenvolvimento do país: a partir desse ponto, São Paulo não seria mais a mesma — nem seus espaços para caminhar. Seguindo o ritmo da modernização, as reformas de embelezamento faziam parte do ideal de cidade eficiente, que se tornava imperativo nessa altura. O Plano de Avenidas dedicou espaço viário para os automóveis que, poucas décadas depois de sua chegada, já competiam com o volume de pedestres. Efetivado em 1945, o redesenho do espaço geográfico da cidade criou eixos de deslocamentos cotidianos que oprimem as possibilidades do pedestre. Embora passeios, praças e jardins tenham recebido atenção, a determinação e implantação do Plano de Avenidas serviu aos interesses rodoviaristas, em essência.

A configuração proposta reforçava o abandono dos deslocamentos a pé ensaiado nos primeiros sinais de expansão da cidade nos anos anteriores. O espraiamento urbano, estimulado ao longo do novo sistema viário radial-perimetral, desenhou uma cidade de baixa densidade e horizonte ilimitado, alterando e reforçando o núcleo central como principal polo de serviços. A primazia racional do novo traçado não apenas impôs distâncias desestimuladoras para os trajetos a pé, como desconsiderou a qualidade dessas infraestruturas. O modelo trouxe impactos para a mobilidade das mulheres, com a diminuição do raio e das possibilidades de deslocamento, uma vez que atribuições cotidianas familiares e o contexto histórico de desigualdades salariais também incidem nas alternativas de deslocamento (Harkot, 2018).

No centro, já expandido, certa atmosfera começou a ser desenhada no esteio do carro, a partir da regulamentação criada para as avenidas estruturais do Plano: escalonamentos nas edificações das avenidas

² Configuração do perímetro resultado da intersecção entre as ruas Direita, XV de Novembro e São Bento.

alargadas criam proteção ao percurso de pedestres, através da verticalização no traçado das vias. O desenho de passeio articulado com novos usos do terreno atraiu um público de prestígio para compor o cenário urbano, que florescia como novo centro comercial. Mais uma vez, as medidas estavam focadas em adequações centrais, vinculadas à valorização imobiliária, nas quais o veículo passou a ser o grande atrativo. O Decreto-Lei Municipal nº 41, de 3 de agosto de 1940, concedia privilégios aos prédios da avenida Ipiranga que criassem "recuos, galerias, colunas ou arcadas, equivalentes a uma ampliação dos passeios, utilizáveis para mesas de café, bares etc." (São Paulo, 1940). O Decreto apontava uma nova sugestão de uso para as edificações ao nível do passeio, muito relacionado com o perfil de outro equipamento: as salas cinema. Os cinemas, que começavam a ser instalados nessa época, criaram particular relação do espaço público com novos usos coletivos, de forma harmônica (Santoro, 2005). A cidade cosmopolita, para um novo público elitizado, incluindo o feminino, ganhou seu lugar no centro da cidade. O Código de Obras Arthur Saboya estipulou para os passeios a largura de um quinto em relação à via — enquanto o leito carroçável deveria ocupar três quintos. Pouco trouxe de complemento sobre os aspectos gerais (ibid).

Dentro do triângulo, a largura das calçadas já não era compatível com o fluxo de pedestres local. Como medida, surge em 1939 a primeira rua fechada ao tráfego motorizado. A pedestrianização da rua Direita tinha, inicialmente, fechamento operacional apenas durante o dia. A intervenção definitiva, também ampliada para outras ruas, viria apenas mais tarde, na década de 1970, por meio da Ação Centro (Malatesta, 2007). Fora do centro, apareciam as limitações da prefeitura em gerir a mancha urbana que se estendia: descaso com equipamentos elementares como abrigos de ônibus, ruas em lamentável estado de conservação, falta de coordenação entre órgãos municipais que resultam em calçadas sempre abertas e remendadas eram algumas delas (Yázigí, 2000).

2.3. Limitações dos espaços de deslocamento [1960-2000]

A partir da década de 1960, a cidade industrial ganha novas fronteiras. Sem outra opção senão o deslocamento para regiões afastadas da cidade, devido ao vertiginoso aumento dos custos imobiliários, a classe trabalhadora passou a ocupar as periferias com mais intensidade. Loteamentos irregulares e a autoconstrução como padrão de ocupação periférica dividiram espaços para os deslocamentos a pé com o espaço remanescente dos lotes sem padronização quanto às dimensões ou pavimentação. Estreitas, descontínuas e, por vezes, desniveladas, as calçadas se tornaram mais um entre os diversos problemas de infraestrutura urbana enfrentados — que não se limitam a essas regiões e podem somar outras complexidades quando observados do ponto de vista da circulação feminina, como as decorrentes da falta de iluminação adequada. Nesse período, como resultado do deslocamento pendular casa-trabalho, intensifica-se o fluxo de veículos que circulam pela cidade, iniciando um período de grandes engarrafamentos que perdura até os dias atuais.

Paralelamente, no centro da cidade, seguiam medidas vigorosas para acompanhar a nova cidade da produção. Galerias e shoppings centers passam a integrar o cenário, incorporando parte do percurso da rua para o interior. A fluidez dentro dessas tipologias, assim como futuramente seria visto em estações de metrô, foi facilitada pelo uso de escadas rolantes e elevadores, elementos importantes para a acessibilidade e conforto nos deslocamentos a pé. Em vias comerciais de alto fluxo, como a rua XV de Novembro na década de 1970, são consolidados calçadões exclusivos para pedestres. É um período de organização orientada sob a égide do consumo.

Pela primeira vez na história da São Paulo moderna, os anos 1980-1990 marcam o êxodo da população de alta renda das regiões centrais para habitar bairros mais distantes (Caldeira, 2003). A figura do condomínio horizontal fechado ganha espaço principalmente nas bordas da cidade — e interfere diretamente no projeto do

espaço público, por sua morfologia característica de estanqueidade de circulação dos não residentes. Dessa forma, o modelo precariza a experiência do pedestre ao mesmo tempo que legitima o modelo do veículo individual como principal forma de deslocamento. Para além da monotonia, os grandes muros criam um ambiente estéril e inseguro e caracterizam uma grande barreira a ser vencida por quem caminha em seu perímetro. Pedestres que circulam no entorno muitas vezes são trabalhadores que prestam serviços dentro desses condomínios — em grande parte, mulheres que realizam serviços domésticos.

Na década de 1990, tem início o processo de urbanização de favelas na cidade, desenvolvido pela Secretaria Municipal de Habitação. Com a urbanização, medidas mínimas pautadas no tráfego de veículos oficiais e ônibus passam a orientar a revisão de algumas vias de circulação. Para manter as habitações existentes sempre que possível, o espaço de circulação de pedestres — muitas vezes de largura insuficiente ou mesmo inexistente — permanece em segundo plano. As linhas de ônibus, restritas às ruas mais largas, por vezes implicam grandes deslocamentos de mulheres a pé até os pontos, sobrepondo as questões estruturais que se impõem.

2.4. Saturação e inevitável volta da vida às ruas: um quadro em (re)construção [2000-2019]

O contexto da mobilidade a pé chega ao novo século com uma sequência de impasses. As calçadas, ainda precárias, passam a receber mais atenção a partir das discussões sobre o futuro e desenvolvimento sustentável das cidades. A trajetória que pouco priorizou o ambiente qualificado de calçadas — e suas adequações ao longo do tempo — fez com que a cidade fosse estruturada em uma *rede* desconexa, irregular e, por vezes, inviável para o andar a pé. O que se nota é um quadro ainda primário, no qual coexistem o desenvolvimento de noções básicas sobre a qualificação elementar da estrutura das calçadas e novas percepções sobre um ambiente mais humanizado e democrático — percepções essas que avançam para muito além das calçadas e buscam, por exemplo, entender as condicionantes que recaem sobre a circulação a pé de mulheres nas cidades. A partir da primeira década do século XX, depois de muitas medidas concentradas no viário, são ensaiadas as primeiras ações com foco na segurança, acessibilidade e conforto de pedestres. Nesse curto período, as medidas ainda são pontuais e percebidas com maior frequência na região central. É a partir desse momento que ganham fôlego, entre outras, as discussões relacionadas à segurança das mulheres em seus deslocamentos.

O Estatuto da Cidade (2001) e a criação do hoje extinto Ministério das Cidades (2003) marcam um período de incentivo a planos e regulações que seriam efetivados anos depois, favorecendo a mobilidade a pé — mas, até a década seguinte, pouco seria realizado nos espaços da caminhada. A ampliação de noções sobre mobilidade como direito urbano e a acessibilidade universal passam a ter ênfase. Contudo, a uniformização do território para um cenário mais acessível e conectado através de estruturas da mobilidade a pé é pouco otimista. Em bairros assentados sobre a topografia acidentada, os quais tiveram ou não parcelamento do solo e espaços garantidos para a circulação humana, as dimensões de calçadas, mesmo quando apropriadas, pouco garantem a presença de pessoas caminhando. São regiões que desafiam as regulações e intervenções para adequá-las ao caminhar. O Plano Emergencial de Calçadas (PEC), de 2008, traz para a administração municipal o encargo de executar ou reformar alguns passeios na cidade com alto fluxo de pedestres em rotas previamente estabelecidas — uma conquista importante, mas ainda aquém da demanda e urgência que se impõe para as adequações possíveis e necessárias.

A largura mínima de faixa livre para circulação, estabelecida em 1,20 metro por Decreto Municipal, não é sequer viável em mais de 41% das calçadas em São Paulo (Folha de S. Paulo, 2019), com situações que beiram até a inexistência das calçadas. Nesse cenário, algumas intervenções de caráter piloto e temporário tomam palco,

intencionando qualificar a circulação de pedestres. Sob um olhar mais resiliente, são iniciativas que predominam nas discussões relacionadas à saturação das grandes cidades no cenário internacional, apoiadas em novas propostas para a renovação urbana. Em São Paulo, passam a ter ênfase após 2015, estimuladas tanto por organizações internacionais de atuação local, em cooperação técnica com o poder público, quanto por organizações da sociedade civil. Essa nova agenda busca qualificar a mobilidade a pé em locais críticos, a partir de soluções complementares de adequação para os espaços construídos.

Sob a liderança dessas organizações internacionais³, a requalificação e a ampliação de superfícies caminháveis aparecem em projetos de redesenho viário definidos sob critérios de segurança e prioridade ao pedestre. Um projeto piloto encabeçado pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-SP), nomeado Rotas Escolares, testa a remodelação do espaço viário para trazer segurança aos alunos em percursos a pé no entorno de escolas. Organizações da sociedade civil que atuam por cidades mais caminháveis somam na transformação desses espaços e têm atuação fundamental nas proposições, fortalecimento e visibilidade do assunto. Em conjunto e atentas à multiplicidade de atores presentes nos espaços públicos urbanos, as medidas, ainda pulverizadas e muitas vezes temporárias, testam e validam novas perspectivas para tornar possível a mobilidade a pé na cidade.

O enfoque na escala humana, através das noções de renovação urbana, foi incorporado ao novo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE), de 2014. As diretrizes do Plano buscam reverter um modelo de mobilidade urbana tradicional para tratar com mais atenção a integração e articulação entre diferentes meios de transportes. O Plano está alinhado com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, de 2012, e com o decorrente Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) do município, de 2015. O PlanMob prevê até o horizonte de 2030 a inclusão de diretrizes da mobilidade a pé, ferramenta que legitima o desenvolvimento de uma cidade mais caminhável e confortável para os pedestres (Como Anda, 2017).

Os instrumentos urbanísticos e as diretrizes estruturantes do PDE trazem princípios que incentivam a construção de espaços caminháveis abertos ao público e estão conectados com os princípios de *Transit Oriented Development Strategies*. Em linhas gerais, os DOTs reafirmam espaços urbanos desenhados de forma satisfatória para a caminhada e integrados a outros meios de deslocamento. Muito comum nos deslocamentos de mulheres, o padrão multiescalar, relacionado com as atividades familiares cotidianas (Harkot, 2018; Svab, 2016), é beneficiado dentro dessa estratégia. As mulheres, por serem maioria no transporte coletivo e nos trajetos a pé (Metrô, 2017; SMDU, 2016), também são diretamente beneficiadas — o que não elimina a necessidade de medidas complementares focadas nesse público específico. A Lei nº16.490/2016, que autoriza as mulheres a descerem fora do ponto de ônibus entre as 22 horas e as 5 horas do dia seguinte, tem impacto de grandes proporções na mobilidade das mulheres, que usualmente caminham apreensivas — especialmente em horários noturnos.

Entre atuações da prefeitura e da CET-SP, outros dispositivos passam a figurar nos espaços da mobilidade a pé a partir de 2017, trazendo novas mudanças espaciais. Em um trecho do bairro da Liberdade, em caráter piloto, a superfície para a circulação exclusiva de pedestres foi ampliada através de pintura de uma faixa de travessia na via. Um novo modelo foi implantado, inspirado nas faixas de Tóquio: travessias em "X", que permitem reduzir o trajeto da travessia de duas etapas para uma, de forma rápida e segura, pela diagonal da via. As Travessias de Pedestres Iluminadas, programa desenvolvido pela CET-SP desde 1996, chegaram a

³ Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária Global, Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, WRI Brasil, Vital Strategies Brasil, para citar as de atuação mais constante. (Re)pensando a rua em Santana, Ruas Completas, São Miguel Mais Humana, Conviver Sub Penha são alguns desses projetos.

dezenas de implantações. Como um dos (diversos) dispositivos do chamado *traffic calming*⁴ (vias calmas), as travessias elevadas buscam melhorar a acessibilidade e a segurança do pedestre durante a travessia da via: em nível com a calçada, foram oficializadas em 2014, após uma série de aplicações-piloto (ANTP, 2018). Apesar das recentes ampliação e transformação de espaços e do apoio à mobilidade a pé — de panorama mais amplo do que foi apresentado aqui —, há ainda um extenso caminho a ser percorrido para criar espaços adequados e uma nova realidade para a mobilidade.

Considerações Finais

Investigar a perspectiva temporal da construção dos espaços da mobilidade a pé é uma tarefa necessária para entender como o campo do planejamento urbano e das políticas públicas muitas vezes representa um conjunto desalinhado com as demandas socialmente territorializadas, decorrente de atividades do cotidiano. Nesse sentido, fica evidente a necessidade de um novo olhar — integrado — para ambos, que considere, entre outras, a urgência do reconhecimento de uma sociedade diversa, possível através da perspectiva de gênero. Ao passo que a vida pública em seus contextos históricos vai se transformando, o espaço público segue a mesma dinâmica. A trajetória desde o último trimestre do século XIX da cidade de São Paulo revela uma sequência de transformações que se sobrepuseram em ritmo acelerado, sob a justificativa de uma modernização que implicava, em muitos casos, o ocultamento e a negação do contexto urbano anterior, sempre descaracterizando variados sujeitos sociais que coexistem na cidade. A figura do pedestre, anterior a qualquer outra, foi atropelada nesse processo — mas se manteve. Seus espaços, organizados a partir de uma ineficaz neutralidade de sujeitos, invariavelmente são a grande questão.

À medida que o espaço central se modificava, expandindo-se sobre antigos locais, foram executadas aberturas, alargamentos e calçamentos, aumentando a vida pública das ruas — e validando a presença de um público à época majoritariamente masculino, especialmente da elite e de trabalhadores. Os bairros planejados do começo do século XIX são propostos a partir de amplos espaços verdes e calçadas, com atributos ainda preservados nos dias atuais — e que certamente caracterizam seu público até hoje. A partir do vertiginoso espraiamento urbano, estimulado no Plano de Avenidas, os espaços da circulação a pé sofrem sérias interrupções por toda a cidade: nas periferias, anterior a alguma noção de regulação, faltava superfície adequada para caminhar. Também nas bordas da cidade, condomínios-parque criam barreiras impenetráveis e desenham percursos estéreis ao longo de seus extensos muros, condição que impacta, sobretudo, o caminhar das mulheres. Os deslocamentos pendulares trabalho-moradia, de grandes distâncias e possíveis apenas através de transporte motorizado, individual ou coletivo, desviam a atenção e manutenção necessárias às infraestruturas para o caminhar.

De forma tímida, assiste-se a uma lenta aparição de outros grupos de mulheres na vida pública, somadas àquelas que já circulavam independente das opressões vividas — como escravas forras ou libertas, quitandeiras, prostitutas, operárias, entre outras. As mulheres passam a circular nesses espaços, sumariamente organizados por perfis específicos e de interesses bem definidos que permearam toda a história: o padrão heteronormativo. A vivência do gênero feminino passa por uma discussão sobre uma geografia de corpos que diz onde é permitido estar ou o que fazer — e avança sobre o contexto amplo das implicações na percepção subjetiva dessa experiência.

⁴ *Vias calmas* é o conjunto de medidas de planejamento urbano e de tráfego que visam à redução da velocidade do tráfego de veículos motorizados para aumentar a segurança dos pedestres e ciclistas na área.

A desconsideração da presença das mulheres e de suas especificidades na organização dos espaços da cidade influenciou o planejamento, as práticas e a construção dos espaços atuais. Assim, o estudo sobre as transformações dos espaços da mobilidade a pé revela a necessidade de aprofundar a relação do impacto desses espaços nos deslocamentos das mulheres. Também será necessário aprofundar a diversidade de públicos por meio de chaves de leitura complementares, como classe e raça, para identificar as diferenças e os variados graus de opressão e restrições impostas. De acordo com a SMDU (2016), entre os deslocamentos das mulheres mais pobres, 50% são feitos caminhando, diariamente, independente das condições impostas. Entre uma série de discussões e hipóteses que abre, este trabalho aponta uma frente a ser aprofundada: a complexa relação de gênero existente na cidade, escondida por trás das maneiras tradicionais de pensar e produzir esses espaços.

São Paulo é uma cidade que se construiu à luz de diferenças sem, contudo, legitimar seus espaços para um público diverso. Apesar dos novos planos e políticas específicas apontarem um horizonte de diretrizes que idealizam a cidade a partir da escala do pedestre, por meio do incentivo a novas centralidades e maior interconexão com outros modos de deslocamento, o espaço físico do andar apresenta demandas estruturais ainda críticas. Essa jornada ainda precisa de volume, adequação e qualificação maiores do que se tem observado. As políticas dos últimos anos ainda não foram capazes de traçar um novo quadro para o andar na cidade — que apresenta questões desafiadoras para a construção de uma rede articulada entre esses espaços. Mesmo escassos e repletos de críticas, os espaços e o debate sobre a mobilidade a pé ainda estão muito focados — e inquestionavelmente mais estruturados — no centro do que nas regiões periféricas.

BIBLIOGRAFIA

- CALDEIRA, T. P. (2003). Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora 34.
- CAMPOS, C. M. (2002). Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo: Editora Senac.
- FEDERICI, S. (2017). Calibã e a Bruxa. São Paulo: Editora Elefante.
- FREHSE, F. (2000). Cartões postais paulistanos da virada do século XX: problematizando a São Paulo "Moderna". Horizontes Antropológicos (Porto Alegre) ano 6, n. 13, p. 127-153.
- GIUCCI, G. (2017). Caminar. En: SINGH, D. Z.; GIUCCI, G.; JIRÓN, P. (comps.), Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina. (49-56). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Biblos.
- HARAWAY, D. (2004). "Gênero" para um dicionário marxista: a política sexual de uma palavra. Cadernos Pagu (Campinas), v.22, 201-246.
- HARKOT, M. K. (2018). A bicicleta e as mulheres: Mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo (USP). São Paulo.
- SCOTT, J. W. (1995). Gênero: uma categoria útil de análise histórica. Educação e Realidade (Porto Alegre), v.6, n.2, 71-99.
- MALATESTA, M. E. B. (2007). Andar a pé: um modo de transporte para a cidade de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo (USP). São Paulo.

ONU. Adoção do Acordo Paris. Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima. Paris: 2015.

SHELLER, M., URRY, J. (2006). The new mobilities paradigm. Revista: Environment and Planning A, v. 38, p. 207–226.

SOIHET, R. (2018). A conquista do espaço público. En: PINSKY, C. B; PEDRO, J. M. (comps.), Nova história das mulheres no Brasil (218-237). São Paulo: Contexto.

SVAB, H. (2016). Evolução dos padrões de deslocamento por gênero: Um estudo da Região Metropolitana de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Engenharia). Universidade de São Paulo (USP), São Paulo.

VILLAGRÁN, P. S. (2014). Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad. Revista: Revista Venezolana de Estudios de La Mujer. v.19, n°42, p. 199-214.

WILHEIM, J. (2011). São Paulo: uma interpretação. São Paulo: Editora Senac São Paulo.

YÁZIGI, E. (2000). O mundo das calçadas. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP; Imprensa Oficial do Estado.

Fontes eletrônicas

ANTP. (2018). <http://www.antp.org.br/noticias/ponto-de-vista/a-faixa-elevada-ou-lombofaixa-um-dispositivo-de-sucesso-sujeito-ao-ocaso.html> (consulta: 09/01/2020).

COMO ANDA. (2017). <https://comoanda.org.br/explore/marcos-da-mobilidade/> (consulta: 11/11/2019).

FOLHA DE S. PAULO. (2019). <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/10/41-das-calcadas-de-sp-descumprem-requisito-basico-e-obrigam-paulistano-a-se-equilibrar.shtml> (consulta: 02/02/2020).

METRÔ - Pesquisa Origem e Destino. (2017). http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/arquivos/Ebook%20Pesquisa%20OD%202017_final_240719_versao_4.pdf (consulta: 12/02/2020).

SÃO PAULO. (1940). <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/decretoslei/DLEI0041-1940.pdf> (consulta: 08/01/2020).

SÃO PAULO. (2015). <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2015/01/Plano-Diretor-Estrategico-Lei-n-16.050-de-31-de-julho-de-2014-Texto-da-lei-ilustrado.pdf> (consulta: 17/12/2020).

SMDU. (2016). https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/urbanismo/dados_estatisticos/informes_urbanos/?p=253815 (consulta: 13/02/2020).