



## ANDAR A PÉ EM SÃO PAULO: UMA INVESTIGAÇÃO SOBRE A MOBILIDADE A PÉ E FRUIÇÃO DA CIDADE

### MAURO CALLIARI

Graduação em administração de empresas pela EAESP-FGV em 1983, mestrado em urbanismo no Mackenzie em 2012 e doutorado em história do urbanismo na FAUUSP em 2019.

<https://www.orcid.org/0000-0001-9013-0914>

[maurocalliari@uol.com.br](mailto:maurocalliari@uol.com.br)

Recebido: 18/08/2020

Aprovado: 09/09/2021

### RESUMO

Em São Paulo, o ato de andar a pé embute um paradoxo: apesar de as viagens a pé serem o meio mais usado de deslocamento, as condições urbanas apresentam um quadro bastante desafiador para o pedestre — infraestrutura de caminhabilidade pouco adequada, travessias arriscadas e insegurança na relação com os veículos motorizados. O objetivo deste artigo é investigar o andar a pé a partir da perspectiva do pedestre para compreender se a experiência de mobilidade (andar para chegar a algum lugar) também pode vir acompanhada de uma experiência estética — a da fruição da cidade. Metodologicamente, foi usada uma abordagem qualitativa, por meio da técnica de grupos focais, realizada no contexto da tese de doutoramento do autor, com uma amostra de pessoas que se deslocam cotidianamente a pé pela cidade. Os resultados mostram que, dadas condições mínimas de segurança e infraestrutura, existe um componente muito presente de fruição da cidade inerente ao ato de andar a pé, manifestado no prazer sensorial, nas pequenas surpresas e na constatação de que o caminhar permite “experimentar a cidade”.

Palavras chave: Caminhabilidade. Pedestres em São Paulo. Andar a pé em São Paulo. Mobilidade a pé.

### ABSTRACT

The objective of this research is to investigate walking from two perspectives: the perspective of mobility and the perspective of aesthetics — the enjoyment of the city — analyzing the relation between the built environment and the personal daily experience of persons on foot. In São Paulo, our case study, there exists a clear paradox: despite the fact that walking is the most important means of transportation, the urban settings present a very challenging situation for the pedestrian — inadequate or nonexistent sidewalks, risky crossings and vulnerable conditions in the face of motor vehicles. Methodologically, the survey was based on a qualitative research conducted specifically for the author’s thesis, bringing together in a series of focus groups a sample of pedestrians who walk regularly in their daily affairs. The results have shown that, given minimum conditions of safety and infrastructure, a sense of enjoyment is often present while walking, and it is expressed in physical pleasure, in “experiencing the city” and the hidden surprises it can reveal — unexpected encounters, findings, and places.

Keywords: Walkability. Pedestrians in São Paulo. Walking in São Paulo. Mobility on foot.



## INTRODUÇÃO

As informações quantitativas existentes fornecem subsídios importantes para dimensionar o fenômeno do andar a pé enquanto forma de deslocamento na cidade de São Paulo. É através delas que sabemos, por exemplo, que o andar é o meio de transporte mais usado pela população do município em seus deslocamentos (OD 2017) e que a mobilidade a pé está muito associada ao uso de outros transportes — o modo a pé é comumente usado para chegar ou sair das estações e terminais de transportes, trocar de modais, acessar o transporte individual motorizado e também como base para deslocamentos exclusivos.

Para entender, porém, a relação do pedestre com a cidade, é essencial aprofundar o conhecimento sobre a percepção sobre o ato de andar a pé. Diversos autores ressaltam a importância da apreensão da cidade através do andar. Em seu basilar *Morte e Vida das Grandes Cidades*, publicado em 1961, Jane Jacobs propõe uma reflexão sobre a importância do ambiente urbano nas calçadas como indutor da vitalidade na cidade (JACOBS, 2009). O urbanista dinamarquês Jan Gehl, resgata a importância da priorização do pedestre para o aumento da qualidade de vida nas cidades através de uma reconfiguração do desenho urbano baseado na escala humana (GEHL, 2010). Essas referências servem como base teórica para a discussão do espaço contemporâneo nas grandes cidades. Se o andar a pé é um dos pilares da própria convivialidade urbana, como abordar as possibilidades de fruição do ambiente urbano em uma cidade tão desigual como São Paulo?

O termo fruição usado neste trabalho está ligado ao prazer que uma caminhada pela cidade pode gerar. Jeff Speck, autor de *A cidade caminhável*, propõe uma “Teoria Geral da Caminhabilidade”. Para ele, caminhabilidade são todos os elementos que influenciam o ato de andar a pé (SPECK, 2012). Em uma tese de doutorado de 2008, Sunjing Park propõe uma definição mais focada na escala do pedestre, a ‘micro-level

walkability’: “[...] esta pesquisa define caminhabilidade como a qualidade do ambiente do andar a pé, percebida pelos usuários e medida pelos atributos de desenho no nível micro”<sup>1</sup>. O importante para este trabalho é que ambas as definições consideram que há mais elementos que influenciam a qualidade do caminhar, além daqueles evidentemente ligados à infraestrutura ou à segurança.

Speck propõe uma fórmula simples: a caminhada tem que ser útil, segura, confortável e interessante. Essa divisão sugere que, além dos elementos básicos normalmente associados ao caminhar, como a infraestrutura de calçadas, a ausência de buracos ou a segurança, existem outras variáveis que influenciam positiva ou negativamente a experiência do pedestre. O autor lista vários delas que podem contribuir para tornar mais interessante um deslocamento: vitrines de lojas, pessoas na rua, fachadas convidativas, possibilidade de descansar, árvores ao longo do trajeto, prédios históricos etc.

É nesse contexto que se insere essa pesquisa, que procura investigar a percepção dos pedestres em São Paulo sobre a qualidade da experiência de andar a pé na cidade. É, portanto, da fruição da cidade que se trata a investigação. Será que pessoas que são obrigadas a andar a pé conseguem fruir a cidade? Será que as referências teóricas se aplicam à realidade das nossas cidades e da experiência de nossos pedestres? Quais são os prazeres (e os desprazeres) associados ao ato de andar a pé? Que tipo de sensações a atividade de ir a pé de um lugar a outro da cidade pode gerar? Qual é a atitude de alguém que anda a pé vis-a-vis com os demais modos de deslocamento? Existem diferenças de percepção entre homens e mulheres? Existem diferenças de percepção entre pessoas que moram nos bairros centrais ou nas periferias? Em última instância, busca-se entender se o andar a pé pode carregar em seu bojo uma experiência de fruição do ambiente urbano durante os deslocamentos cotidianos como uma

<sup>1</sup> “In terms of definition boundary and measurement scale, this research defines walkability as the quality of walking environment perceived by the walkers as measured by micro-level urban design attributes”. (PARK, 2008, pg. 42).

contribuição à compreensão dos elementos que compõem a caminhabilidade em São Paulo.

## 1. A pesquisa

Para mergulhar nos hábitos e atitudes do pedestre, foi escolhida a técnica de pesquisa qualitativa através de grupos focais, que permitiu explorar e aprofundar as motivações de quem anda a pé regularmente na cidade de São Paulo. A pesquisa foi conduzida como parte das atividades de tese de doutoramento do autor.

**Técnica:** A partir dos objetivos da pesquisa, foi escolhida a técnica de pesquisa qualitativa através de grupos focais. Morgan (apud GONDIM, 2002) define grupos focais como uma técnica de pesquisa que coleta dados por meio das interações grupais ao se discutir um tópico especial sugerido pelo pesquisador. A escolha dessa técnica se deveu ao seu potencial de fazer surgir temas e percepções relevantes mesmo que não fizessem parte das hipóteses da pesquisa. A técnica envolve a presença de um moderador experiente para garantir que a discussão em grupo possa ouvir todos os pesquisados e estimular a interação entre os participantes dentro de um roteiro pré-estabelecido. Foi escolhida por permitir colher informações e insights que talvez não fossem explícitos e, portanto, mensuráveis por meio de uma pesquisa quantitativa, principalmente no que diz respeito a questões que envolvessem escolhas pessoais, muitas vezes subjetivas.

A escolha das discussões em grupo deu-se em função da premissa de que a interação entre um grupo de pessoas com perfil sócio demográfico semelhante — e, portanto, com um nível mínimo de confiança para emitir opiniões — poderia estimular a troca, fazer surgir diferenças e desenvolver o tema para além da exploração individual (Figura 1). Como será visto, a técnica foi adequada aos objetivos na medida em que estimulou os grupos a engajarem-se no tema do andar a pé e a levantarem informações interessantíssimas para o objeto do estudo.

**Filtro:** Dado o escopo da pesquisa, de conhecer a opinião de quem anda a pé na cidade, o filtro para o re-

crutamento dos entrevistados foi estabelecido como: “deslocar-se a pé para o trabalho ou estudo, no mínimo 20 minutos por dia, no mínimo 4 vezes por semana”.

Assim, esperava-se garantir uma base consistente de experiências para que a discussão ganhasse concretude. Não foram pesquisadas pessoas que andam por exercício ou lazer, nem pessoas que não andam a pé. Acreditamos que esse último grupo pode ser um objeto de análise importante para outra pesquisa, buscando entender as razões e motivos para não andar a pé na cidade, enquanto o primeiro — de pessoas que andam a pé por lazer ou exercício —, apesar de interessante, não seria essencial para estabelecer um paralelo entre a mobilidade e a fruição.

O último filtro foi a classificação por classe social. Eliminando os extremos de renda e posse de bens, tanto os mais altos como os mais baixos, trabalhamos com uma amostra razoavelmente homogênea — B1, B2 e C1, de acordo com o Critério de Classificação Econômica Brasil, (CCEB), um padrão de classificação socioeconômica criado pela Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa (ABEP) — mas ainda assim bastante grande da pirâmide social, que poderia evidenciar as diferenças de percepção individuais e territoriais sobre o andar a pé, sem interferência de situações extremas de renda ou situação urbana. Acreditamos que essas situações merecem investigação posterior, num provável estudo etnográfico do andar a pé em situações de precariedade urbana, como favelas ou assentamentos informais, por exemplo, que não estão contemplados necessariamente nesta pesquisa.

**Amostra:** A escolha dos grupos obedeceu a dois critérios. O primeiro foi a separação de homens e mulheres. O fundamento para essa decisão é a hipótese de que há comportamentos e atitudes essencialmente distintos para cada gênero e que uma eventual junção dos dois grupos poderia inibir o surgimento dessas questões específicas.

O segundo critério foi a separação de pessoas moradores das regiões centrais e das regiões mais periféricas da cidade. A hipótese adjacente é a de que valeria a

pena mergulhar nas especificidades de cada área para poder evidenciar as diferenças na experiência causadas por processos de urbanização muito distintos.

Os grupos deveriam ter, segundo a prática de mercado de pesquisas, entre 6 e 8 participantes, de modo a estimular a troca de informações entre os participantes.

Para selecionar as regiões de domicílio da amostra foram traçados dois círculos a partir do centro de São Paulo, de aproximadamente 9 km e 12 km de raio. Os distritos que estivessem dentro do primeiro círculo seriam considerados “bairros centrais”. Os de fora do segundo círculo seriam considerados “bairros periféricos”. Entre os dois, existe uma coroa de bairros que ficaram fora da amostra, como por exemplo, Jabaquara, Freguesia do Ó, Vila Leopoldina e Vila Matilde, que não tipificaríamos a oposição desejada entre bairros mais próximos do Centro e os mais afastados, com características de periferia, que poderiam exemplificar as questões de caminhabilidade.

A lista de distritos-alvo foi reduzida a partir de uma avaliação do IDH, em que se procurou incluir bairros que fossem comparáveis, com IDH pelo menos igual a 0,8, nos dois grupos, de modo a permitir comparações.

**Recrutamento:** O recrutamento foi feito por uma empresa contratada, a Opinion Recrutamentos, com direção de Cristiane Pineschi Balzano, com base nos critérios sociodemográficos e nos filtros estabelecidos. Os participantes assinaram um termo de participação na pesquisa autorizando a gravação das discussões e a divulgação de suas opiniões e respostas, sem identificação individual dos autores.

**Local:** As discussões em grupo foram realizadas em um local específico para esse tipo de dinâmica, o Co-working.eco, em Perdizes, São Paulo, com sala de espelho e recursos para a gravação e posterior transcrição dos diálogos. Os participantes receberam ajuda de custo para o deslocamento até o local.

**Datas:** 22 e 23 de maio de 2018.

**Moderação:** A condução das discussões em grupo ficou a cargo de José Roberto Labinas Oliveira, moderador profissional de grupos focais para várias empresas de pesquisa nos últimos quinze anos. Sua participação no projeto foi voluntária.

**Roteiro:** O roteiro serviu de base para a condução dos grupos focais, com algumas dinâmicas para estimular



Figura 1 — (a) Mulheres moradoras de bairros da periferia. (b) Mulheres moradoras de bairros centrais. (c) Homens moradores de bairros da periferia. (d) Homens moradores de bairros centrais.

Fonte: Foto do autor (Arquivo pessoal, 2018).



*Figura 2 — Pedestre atravessando na faixa, zona oeste de São Paulo. A decisão de andar a pé leva em conta vários aspectos como praticidade, economia e conforto.*

*Fonte: Foto do autor (Arquivo pessoal, 2018).*

a participação. Inicialmente, o moderador apresentava os objetivos da pesquisa, estimulava a participação individual e informava os participantes que a reunião seria gravada, mas protegida por sigilo. Após a apresentação de cada um dos participantes (nome, estado civil, hobbies), era feito um aquecimento com associações espontâneas sobre o andar a pé em São Paulo.

A partir daí, o moderador perguntava sobre os trajetos cotidianos de cada participante (como um dos filtros para a participação na pesquisa era justamente fazer trajetos a pé, todos tinham experiência no caminhar para responder às questões): frequência, local, destino, duração e outros modais. Cada participante era estimulado a responder por que escolheram andar a pé nesses trajetos numa comparação com outras possibilidades — transporte público, automóvel, moto etc. Em seguida, partia-se para a discussão de percepções sobre o andar: lembranças de coisas ruins e boas no trajeto, explorando detalhes e gerando uma lista de atributos positivos e negativos.

O próximo item no roteiro dizia respeito às percepções de ‘ser pedestre em São Paulo’: sentimentos e emoções ligados ao andar a pé na cidade. Nessa parte, foi usada a técnica de colagem (a partir de uma série de revistas iguais em cada grupo disponibilizadas na sala). No fim dessa parte, os participantes responderam à pergunta: “Você gostaria de mudar o jeito de se locomover?”.

A última parte das reuniões em grupo era dedicada a deixar que os participantes expressassem livremente suas opiniões sobre ‘o andar ideal’, com a pergunta: “O que deveria ser diferente para que você caminhasse mais ou tivesse mais prazer em caminhar em São Paulo?”.

## **2. Resultados**

A pesquisa qualitativa mostrou-se uma técnica muito eficaz para gerar observações e insights sobre o ponto de vista das pessoas que andam a pé na cidade e, especificamente, para as questões relativas a esta tese — o andar na fronteira entre a mobilidade e a fruição.

### **2.1. A decisão de andar a pé para o deslocamento cotidiano**

A decisão de ir a pé até determinado destino envolve um cálculo que computa as dificuldades e as vantagens do andar. As dificuldades apontadas pelos participantes são várias: calçadas em péssimas condições, risco de acidente (Figura 2), mato, sujeira, pessoas morando na rua, poluição sonora, barulho, fumaça, medo de atropelamento, grandes distâncias, cansaço, dor no pé, calor, chuva, insegurança, medo de violência e de assalto.

Diante dessas dificuldades, o que explica a decisão de sair a pé? A decisão não parece fruto do acaso, ao

contrário, os entrevistados verbalizaram claramente os argumentos que os levam a tomar essa decisão, num processo racional que envolve, basicamente, uma combinação entre praticidade e economia. O desconforto potencial de cada caminhada entra como um fator de ponderação, dependendo das condições específicas do dia, como chuva ou o tamanho da bagagem, por exemplo.

A comparação entre o andar a pé e os diversos meios de transporte, do ponto de vista dos próprios pedestres, pode ajudar a entender esse processo de escolha.

#### *Andar a pé versus transporte público*

Em percursos regulares relativamente curtos, de até 15 minutos aproximadamente, a escolha pelo caminhar é muitas vezes a mais simples.

O uso do transporte público, principalmente o ônibus, implica espera, longos deslocamentos até o ponto e o próprio trajeto das linhas de ônibus, que com frequência “dá muitas voltas” até um destino aparentemente próximo.

Andar evita as inconveniências do uso do transporte público, como a demora da espera, o desconforto estressante da superlotação, os trajetos sinuosos e demorados e o tempo perdido no trânsito congestionado.

Eu me sinto na vantagem, o trânsito para e você passa rindo deles.

— *Homem morador de bairro central.*

No ônibus as pessoas reclamam, o ônibus lotado, o motorista que corre, andando não tem nada disso, no ônibus você está preso.

— *Homem morador de bairro da periferia.*

No ônibus as pessoas falam alto, brigam no telefone, eu acho horrível. — Mulher moradora de bairro da periferia

#### *Andar a pé versus automóvel*

Quase metade da amostra possuía pelo menos um automóvel e tinha condições econômicas de utilizar transporte público cotidianamente. Mesmo assim, as pessoas optavam por fazer parte de seus deslocamentos a pé.

O uso do automóvel gera custos operacionais e dificuldades logísticas. Mesmo quem possui carro, muitas vezes, opta por deixá-lo em casa por conta do custo do combustível ou do estacionamento no destino. A dificuldade de achar vaga contribui também para a escolha do pé como meio de transporte em pequenos deslocamentos.

#### *Aplicativos (Uber)*

O uso de serviços de transporte compartilhado por aplicativos aparece espontaneamente entre os grupos. O Uber, especificamente, parece ser usado como sinônimo da categoria e também faz parte do rol das escolhas das famílias.

Aparentemente, o seu uso acontece em situações especiais: para “uma balada”, em que se dividem os custos com amigos, para “uma visita à casa da mãe ou da sogra” num final de semana e, principalmente, quando os pais ou mães estão levando crianças ou têm que carregar coisas pesadas. Nessas ocasiões, o gasto extra com o transporte parece ser justificado como um recurso para melhorar o conforto e a segurança do percurso e, às vezes, até como uma pequena extravagância.

## **2.2. Diferenças entre o andar a pé na periferia e nas regiões mais centrais da cidade**

A percepção de moradores de bairros mais afastados do centro sobre o andar a pé demonstra que os mesmos problemas que afligem qualquer pedestre têm intensidade nitidamente maior do que nos bairros centrais (Figuras 3 e 4).

Se nos bairros centrais os relatos dão conta de uma situação em que há alguns trechos com calçadas mal-



Figura 3 — Calçada no Jardim Damasceno demonstra uma das muitas dificuldades enfrentadas pelos pedestres que moram em periferias de São Paulo.  
Fonte: Foto do autor (Arquivo pessoal, 2018)

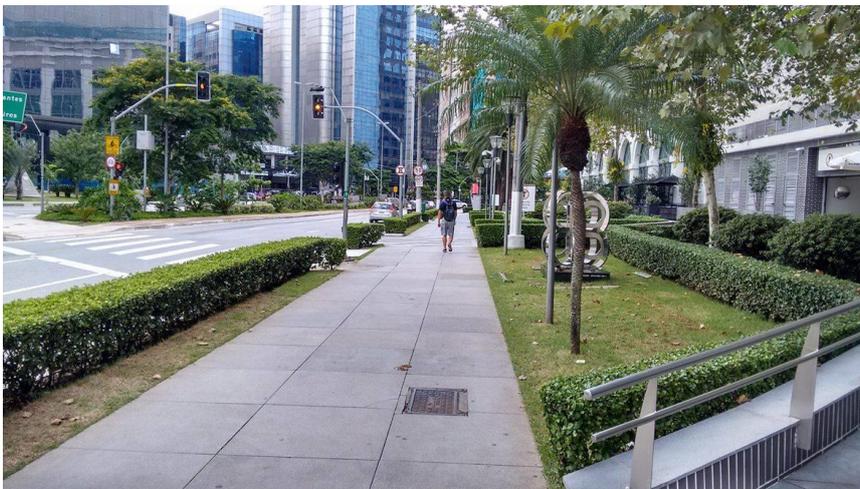


Figura 4 — Calçada na Vila Olímpia mostra uma situação quase ideal para o pedestre e explicita os contrastes da estrutura de caminhabilidade da cidade.  
Fonte: Foto do autor (Arquivo pessoal, 2018).

cuidadas, na periferia isso se agrega à própria falta de calçadas ou às invasões e puxadinhos que avançam pela área pública até encontrar com os postes ou o meio-fio, e até ao comportamento dos motoristas, que andam muito acima do limite permitido, em ruas estreitas, sem calçadas, sem radares, sem semáforos e sem faixas para os pedestres.

Na periferia é tudo muito difícil, não tem faixa, não tem farol, não tem respeito, é diferente do centro. A educação eu acho diferente, no centro eles dão licença para você passar, dão preferência para o pedestre, na periferia não.

— Mulher moradora de bairro da periferia.

É totalmente diferente, o pessoal cuida em alguns bairros, não dá para comparar um bairro Cachoeirinha com o Morumbi.

— Homem morador de bairro da periferia.

### 2.3. Diferenças na percepção entre homens e mulheres

A análise das discussões em grupo permite inferir que homens e mulheres vivem realidades diferentes no que tange a vários aspectos da experiência de andar a pé na cidade.



Figura 5 — Mulher caminhando no bairro Parada de Taipas, ilustra a paisagem urbana das periferias da cidade.  
Fonte: Foto do autor (Arquivo pessoal, 2018).

#### Horários a evitar

Existe uma percepção generalizada de que a cidade é violenta e perigosa tanto entre homens como entre mulheres. Entretanto, o temor de andar a pé assume expressões distintas entre os dois grupos. As mulheres entrevistadas explicam que, de madrugada e de noite, de um modo geral, é maior o risco de violência, assalto e assédio, o que parece ser catalisado pela iluminação ruim nos bairros (Figura 5).

O medo de ser assaltada, medo de sair e não chegar ao seu caminho, ou chegar sem a bolsa, porque depende do lugar que você anda, se tiver uma pessoa atrás de você, você já fica meio com medo de ser roubada. — *Mulher moradora de bairro central.*

Para lidar com isso, elas desenvolvem várias estratégias. A primeira é simplesmente evitar sair a pé após o pôr do sol. A segunda estratégia é andar em grupos. Há também uma noção de não chamar a atenção, “não dar bofeira” e guardar o celular.

Eu estava subindo uma rua outro dia e veio um cara com uma moto, eu fiquei com muito medo, eu mal conseguia respirar, no fim

era só um entregador de pizza que parou em um prédio.

— *Mulher moradora de bairro central.*

A sensação de insegurança, violência e medo de assalto é constante, mas parece ser maior na periferia. A percepção das pessoas é de que a chance de serem assaltadas é maior quando estão paradas no ponto de ônibus do que quando estão se locomovendo a pé.

Quase todos os dias eu ouço relato de vizinhos que foram assaltados no ponto de ônibus, os ladrões já sabem que sempre tem gente parada ali, a gente que está andando é mais difícil.

— *Mulher moradora de bairro da periferia.*

Ponto de ônibus é campeão. Eles procuram muita gente, muvuca. Eles procuram facilidade e não o cara que está andando, o cara pode sair correndo.

— *Homem morador de bairro da periferia.*

A percepção de insegurança para os homens, porém, não se restringe ao medo do assalto. Há também o medo da polícia. Vários entrevistados relatam um momento em que foram abordados por policiais na rua. Alguns dizem que isso acontece até cotidianamente, o que os instiga a nunca esquecer o “RG” quando saem de casa.

O receio de ser abordado de maneira violenta se transforma numa quase certeza para os entrevistados negros. Não será coincidência que os relatos mais veementes das batidas policiais, acompanhadas de xingamentos e ofensas, venham deles. Estar na rua à noite, caminhando, pode ser a senha para serem parados pela polícia. “Fui confundido com um assaltante porque estava levando a impressora de um escritório para o outro, do lado da rua. Meu chefe me salvou e explicou que eu estava trabalhando”, conta um deles, morador da periferia.

Para as mulheres, a questão do assédio é levantada inevitavelmente. Ela é mais sentida dentro dos transportes, no ônibus, no metrô ou no trem, pois não é possível afastar-se, o que não ocorre quando estão na rua.

Eu tenho medo de ônibus lotado, sem contar com o assédio, tem gente que faz sem querer, mas tem gente que faz de propósito.

— *Mulher moradora de bairro central.*

Eu prefiro caminhar a entrar em um metrô no horário de pico.

— *Mulher moradora de bairro central.*

Os resultados são amplamente corroborados por dados quantitativos de pesquisas existentes. Segundo pesquisa realizada em quatro países pelo instituto YouGov (YUGOV, 2019), 86% das mulheres brasileiras já sofreram violência sexual ou assédio em espaços públicos, 50% já foram seguidas e 44% tiveram seus corpos tocados.

#### 2.4. Andar como experiência estética

Se a escolha do andar a pé tem um componente claramente racional, uma vez que ela foi tomada, o ato de andar cotidianamente passa a ser associado a uma série

de atributos positivos. Nas discussões em grupo, foi possível verificar que, apesar das dificuldades narradas, o caminhar proporciona muitos tipos de compensação e prazeres para as pessoas que andam a pé. Os prazeres advindos do caminhar são variados e foram divididos aqui em ‘famílias’ para efeito de sistematização.

#### *Ligação com o bairro*

A primeira “família” de prazeres diz respeito à relação com a cidade (Figura 6). A paisagem urbana é responsável por amplificar (ou negar) o prazer da caminhada. Nos bairros centrais, é comum o relato de alguém que, andando, se dá conta de estar em meio a “prédios bonitos”.

Eu vinha todos os dias para o centro e não conhecia o centro, daí eu comecei a andar e conheci, você descobre pessoas, lugares, oportunidades também, isso é um fato bem interessante, você descobre um restaurante que você não sabia que tinha ali, um açougue que vende uma carne específica. — Homem morador de bairro central.

É nos bairros, porém, que o caminhar permite uma integração entre as pessoas e com a gama de comércio e serviços locais.

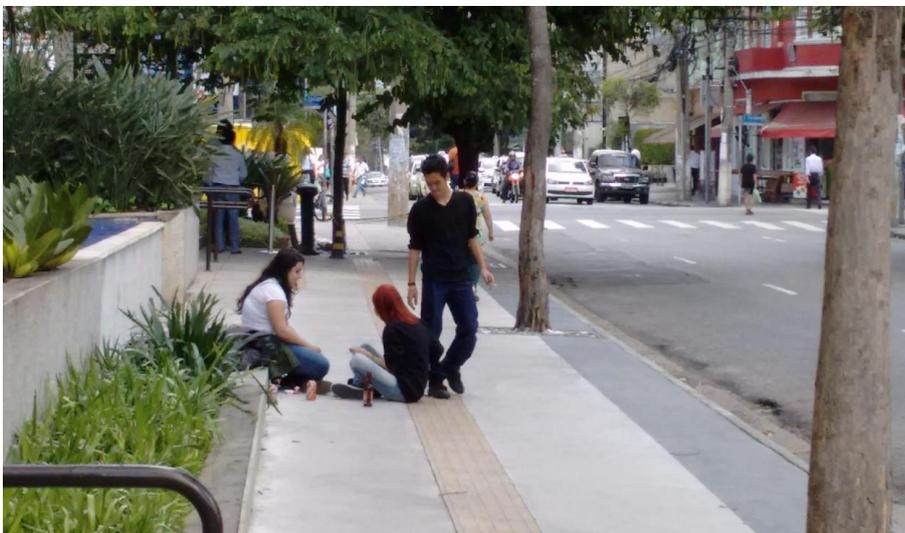


Figura 6 — Jovens relaxando na calçada na rua Bandeira Paulista demonstram a apropriação das calçadas como espaço não só de passagem, mas de permanência. Fonte: Foto do autor (Arquivo pessoal, 2018).

Eu aprendi a conhecer mais o meu bairro caminhando, eu adoro cafeteria e eu descobri que no Campo Belo tem muitas.

— *Mulher moradora de bairro central.*

No ônibus você não tem a mesma visão de quando você anda a pé. Eu vi que abriram uma tabacaria do lado da minha casa e eu não sabia disso, abriu um supermercado, então se você não anda você não sabe dessas coisas.

— *Mulher moradora de bairro central.*

Tem gente que prefere mil vezes sair do bairro onde mora para ir para outro porque sabe que tem coisa boa no outro bairro, mas e o nosso bairro não tem coisa boa?

— *Mulher moradora de bairro central.*

A surpresa, ou a possibilidade de encontrar coisas diferentes, é um motivador para a maior parte dos pesquisados, que relatam com prazer a descoberta de um comércio novo ou o encontro com algum vizinho.

O contato visual que você tem com as pessoas. A sensação de ar livre. Parece que você está vivendo mais.

— *Homem morador de bairro central.*

Eu moro na Saúde, é um bairro urbano, mas na rua de cima da minha casa, você passa e tem uma bananeira, um pé de mamão e tem mamão, o cara do lado tem uma galinha, isso tudo de carro ou transporte público, você não vê.

— *Homem morador de bairro central.*

Na correria do dia a dia, sempre tem um tempinho, “me liga depois, manda um

WhatsApp”, mas naquela caminhada você troca meia dúzia de palavras, é muito bom encontrar as pessoas.

— *Mulher moradora de bairro central.*

#### *Atividade física*

Andar é visto como uma boa atividade física, que ajuda a relaxar e a ter mais concentração. Por oposição, no metrô ou no ônibus, há quem se incomode com a proximidade excessiva, o que impede a pessoa de relaxar.

Você já faz a caminhada, eu vi o resultado depois de um tempo, tem um benefício grande, não de parte física, mas de condicionamento, de você conseguir correr e não ficar com a língua para fora.

— *Mulher moradora de bairro central.*

Eu não tenho o hábito de fazer atividade física então foi uma forma de movimentar, a caminhada virou uma rotina.

— *Mulher moradora de bairro da periferia.*

#### *A possibilidade de estar só*

Ao andar as pessoas narram o prazer de estarem sós, o que possibilita um tempo para pensar ou apenas para relaxar.

A sua cabeça fica mais aberta. Funciona melhor. Você fica mais com você mesma. É mais fácil de concentrar-se. É um bom momento para pensar.

— *Mulher moradora de bairro central.*

Às vezes você não está muito legal e quer chorar, dentro do ônibus não dá, é estranho, andando você chora à vontade. — Mulher moradora de bairro da periferia.

As melhores reflexões da minha vida, eu tirei caminhando.

— *Homem morador de bairro central.*

A gente fica olhando as pessoas e quando você está caminhando é só você e Deus.

— *Mulher moradora de bairro central.*

### *Otimização do tempo*

A possibilidade de fazer pequenos desvios não planejados ajuda a resolver pendências e compromissos no caminho — como compras, pagamento de contas etc. Mesmo que ande mais, a pessoa narra o prazer de resolver um problema, como “dar uma passada no açougue” antes de ir para casa.

[...] você desce do ônibus, passa no açougue, passa na perfumaria, passa na farmácia, passa no mercado.

— *Mulher moradora de bairro central.*

Você pode resolver coisas andando, falar com alguém ao telefone, um cliente, a namorada. Você pode parar para comer. Parar para ir à farmácia.

— *Homem morador de bairro central.*

### **3. Inferências sobre decisões urbanísticas e de mobilidade tomadas na história de São Paulo a partir da pesquisa com pedestres**

As narrativas das pessoas sobre o ato de andar na cidade jogam luz tanto sobre a cidade que foi sendo construída como sobre as consequências das decisões tomadas no passado — às quais, portanto, é possível ligar algumas das condições de caminhabilidade de hoje.

Talvez o aspecto mais contundente das narrativas seja o conflito permanente com o automóvel, cuja origem

pode ser encontrada na prioridade histórica dada ao transporte sobre rodas em detrimento de outros modais. Em São Paulo, o predomínio do automóvel foi consolidado graças à expansão viária focada no transporte individual motorizado (VASCONCELLOS, 1999), concretizada através de vários planos, mas com especial ênfase no Plano de Avenidas, de 1930, que foi sendo implantado durante as décadas seguintes (ANELLI, 2007).

Paralelamente, o transporte público foi sendo paulatinamente perdendo prioridade: a densa malha de trilhos de bonde, que mantinha a cidade razoavelmente concentrada até a década de 1930, foi perdendo importância até ser totalmente desativada na década de 1970. O transporte em ônibus, seu substituto, foi errático desde o início, permitindo a expansão urbana além dos limites dos trilhos e sofrendo com mudanças nas regras de funcionamento. Pode-se dizer que a prioridade para o transporte público só parece ter sido retomada, pelo menos na forma da lei, com o CTB, de 1997 (VASCONCELLOS, 2009).

Decorrem dessa história vários dos desconfortos narrados pelos entrevistados: a falta de confiabilidade no transporte público, o desconforto generalizado com o barulho e a poluição causada pelos carros, o temor do atropelamento e a percepção de perigo nas travessias. A construção sistemática de vias expressas e viadutos na segunda metade do século XX gerou efeitos que são sentidos cotidianamente pelos pedestres de hoje (Figura 7).

A falta de qualidade nos espaços de circulação ligados ao transporte público aparece nas críticas dos entrevistados e revela uma negligência histórica com os deslocamentos de e para os bairros periféricos. Há que notar também a pouca preocupação com a qualidade das estações de transporte e passagens enquanto espaços públicos (Figura 8), desde os acessos ruins até a própria convivência dentro dos vagões e ônibus, que desperta, principalmente entre as mulheres, críticas à superlotação e à invasão, quando não ao assédio cotidiano.



Figura 7 — O cenário pouco convidativo na cena da mulher atravessando a rua com duas crianças no Sacomã.

Foto: Foto do autor (Arquivo pessoal, 2018).



Figura 8 — Pedestre enfrenta os carros sob os trilhos. A difícil transposição da linha férrea no Bom Retiro, aliada à prioridade para os carros, é um exemplo das barreiras oriundas do sistema de transporte.

Fonte: Foto do autor (Arquivo pessoal, 2018).

O comportamento agressivo dos motoristas de automóveis também é sentido cotidianamente pelos entrevistados, que fazem apelo à maior educação no trânsito. Entretanto, as diferenças que eles estabelecem entre o comportamento dos motoristas nas áreas centrais e nas periferias são tão claras que permitem inferir que o desenho urbano, a sinalização e a presença de fiscalização nas áreas centrais podem ter uma influência direta em moldar esse comportamento. Tal questão pode ser evidenciada na curva histórica de atropelamentos. Após um pico de mortes na década de 1980, medidas sucessivas vêm contribuindo para a queda do

número — uso do cinto de segurança, redução das velocidades nas ruas da cidade, aumento de fiscalização e até a instauração de grupos de pressão para aumento da segurança no trânsito. Apesar disso, a cidade ainda tem uma média de mortes de aproximadamente 6 pessoas a cada 100 mil habitantes, quase o dobro de Nova York, por exemplo (MALATESTA, 2015).

Os comentários de pedestre a respeito das dificuldades do andar também apontam para as questões históricas: calçadas estreitas ou ausentes, dificuldade de travessia e falta de sinalização. O desenho urbano do sistema viário de São Paulo foi no mínimo errático no século XX (MEYER, 1993), mas talvez a variável que explique a precariedade da rede de caminhabilidade na periferia seja a legislação sobre loteamentos privados, que regeu parte do crescimento da cidade desde a primeira metade do século XX (GROSTEIN, 2004).

A partir do início da década de 2010, pôde-se ver várias iniciativas que parecem apontar na revalorização do ato de caminhar na cidade. Entre elas, destaca-se o decreto 56.834, que estabeleceu o Plano de Mobilidade de São Paulo — PlanMob/SP 2015, o instrumento de planejamento e gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana. Ele estipula claramente a prioridade do andar a pé sobre outros modos de transporte, o uso de verbas emergenciais (ainda que tímidas) para calçada e a instauração de uma Câmara Temática de Mobilidade a Pé junto ao Conselho Municipal de Transportes, que estabeleceu pela primeira vez um foro para que a ‘voz’ do pedestre seja colocada junto a de outros atores preponderantes no trânsito (CALLIARI, 2019).

Outras dificuldades podem ser relacionadas às diferenças de fiscalização e de legislação concernentes aos processos de urbanização. Parte da explicação para as calçadas estreitas (ou até a ausência de calçadas) de bairros periféricos pode estar nas legislações permissivas para os loteamentos particulares do passado (ROLNIK, 1999).

Finalmente, existe uma questão cultural muito interessante nas narrativas dos pedestres. O padrão cultural vigente em grande parte do século XX, alcançou seu

ápice entre as décadas de 1970 e 1990, o que gerou uma dicotomia entre os que têm e os que não têm carro (GREGORI, 2018). Parte desta dicotomia pode estar sendo suavizada por uma mudança de atitude, na qual outras maneiras de transporte, como o pé e a bicicleta, começam a ser revalorizadas.

Ao contrário da hipótese inicial deste autor, “ser pedestre” em São Paulo não traz, a priori, conotações negativas e chega a causar impressões muito positivas entre a maior parte dos entrevistados. Apesar da construção cultural do culto ao carro e uma desvalorização social histórica de quem não tinha outra alternativa a não ser caminhar, o andar a pé, ainda que seja, de início, uma escolha forçada pelas circunstâncias, ganha novos contornos com o tempo.

Nesse conjunto de percepções positivas, porém, o carro não é visto como uma oposição. Ao contrário, ele é tanto uma presença natural na cidade como um objeto de desejo. Em nenhum grupo, surgiu qualquer comentário que contestasse o espaço ocupado pelos automóveis ou sua prioridade.

Mesmo quando se fazem críticas à largura das calçadas ou à ausência de faixas de pedestre ou mesmo ao comportamento dos motoristas, em nenhum momento a solução proposta pelos entrevistados passa por um desafio mais conceitual ao predomínio do automóvel. Trata-se, apenas, de garantir o direito do pedestre a não ser atropelado, sem que isso implique a contestação do poder ou do valor do carro. O carro, ao contrário, aparece às vezes como a possibilidade de um deslocamento mais confortável, principalmente em dias de chuva ou sol intenso — “ai, se eu estivesse de carro agora...”.

## CONCLUSÃO

Expusemos neste artigo um painel representativo da percepção de pedestres sobre o ato de andar a pé.

Apesar de mudanças importantes na distribuição de modais, andar a pé continua sendo o modo principal de deslocamento em São Paulo, seja para chegar a algum lugar ou seja como deslocamento auxiliar até os diferentes meios de transporte. Em dados quantitativos, é possível notar que esses pequenos deslocamentos em torno de 15 minutos são essenciais para que as pessoas acessem ônibus, metrô, trens e até veículos particulares com que se deslocam.

A pesquisa qualitativa trouxe vários elementos concretos para o entendimento do papel do pedestre na cidade.

O primeiro deles é que a decisão de andar como mobilidade é tomada racionalmente, num balanço entre custo e comodidade, mas que, quando passa a ser uma atividade regular, o andar ganha novos componentes valiosos. Andar é um exercício, uma maneira de entrar em contato com si mesmo, de se desligar dos problemas por algum tempo e um modo muito prazeroso de se relacionar com a cidade. As pessoas acolhem as pequenas surpresas e relatam com prazer os encontros que acontecem em seus trajetos. Andar é tanto um meio de transporte como uma experiência de cidade.

Os relatos também dão conta de uma série de dificuldades enfrentadas nesses mesmos percursos, ligadas à infraestrutura, à relação com os automóveis e ao medo de assalto e de violência. É possível dizer que várias dessas dificuldades poderiam ser mitigadas com o simples cumprimento da legislação já existente, tanto em relação ao trânsito como em relação à infraestrutura básica, as calçadas.

A experiência de andar a pé não é homogênea. Mulheres sentem dificuldades e medos diferentes, chegando a evitar lugares e horários em função disso. Apesar de as condições de caminhabilidade não serem excelentes em nenhum lugar da cidade, moradores da periferia encontram uma realidade muito pior em seus bairros, onde os problemas de calçadas, insegurança, motoristas incivilizados, desenho urbano e até a falta de amenidades urbanas degradam em muito a experiência de andar a pé em relação à região central da cidade.

A pesquisa também demonstrou a atualidade das referências teóricas sobre caminhabilidade, citadas no início do texto. Os conceitos básicos da boa caminhabilidade — como a segurança e a infraestrutura — são verbalizados com ênfase pelos próprios pedestres envolvidos na pesquisa. Para além dos atributos básicos, porém, a pesquisa demonstrou também que fruição não é uma abstração, ao contrário, é uma possibilidade sentida e expressa pelos pedestres. Em consonância com as obras teóricas, na percepção dos pedestres

paulistanos, a possibilidade de encontrar pessoas e surpresas aumenta a qualidade da experiência do andar. Essa constatação, assim como a expressão prática da caminhabilidade, podem vir a abrir frentes importantes em políticas públicas e certamente dão conta da atualidade da discussão que começou a ser trilhada na década de 1960 em outros países e que talvez só tenha entrado na pauta da gestão municipal a partir do início do século XXI, com os desdobramentos do Código de Trânsito Brasileiro de 1997 e os planos de mobilidade.

De posse da riqueza dos relatos das experiências individuais, é possível relacionar as percepções de pedestres ao próprio ambiente construído e à história da cidade, o que destaca o fato de decisões urbanísticas e de mobilidade tomadas décadas atrás fazerem parte do cotidiano dos pedestres de hoje. Analogamente, é possível inferir que decisões municipais tomadas atualmente poderiam ter um impacto muito maior na caminhabilidade se incorporassem as percepções dos pedestres em sua concepção.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANELLI, Renato Luiz Sobral. Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo. Das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. *Arquitextos*, São Paulo, ano 07, n. 082.00, Vitruvius, mar. 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>.
- CALLIARI, Mauro. O pedestre e a cidade: mobilidade e fruição em São Paulo. Tese de doutoramento. São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, 2019.
- GEHL, Jan. *Cities for People*. Londres: Island Press, 2010.
- GONDIM, Sônia M. Guedes. Grupos Focais como técnica de investigação qualitativa: desafios metodológicos. *Revista Paidéia da USP de Ribeirão Preto*, volume 12, número 24, 2002. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/paideia/v12n24/04.pdf>.
- GREGORI, Márcia Sandoval. Mobilidade, imaginário e representação na cidade de São Paulo (1968-2015); materialidades e ações no território do Butantã. Tese de doutoramento. São Paulo, Mackenzie, 2018.
- GROSTEIN, Marta Dora. “Periferias: loteamentos ilegais e formas de crescimento urbano”, in *São Paulo: Metrôpole em trânsito: percursos urbanos e culturais*. Cândido Malta Campos, Lucia Helena Gama, Vladimir Sacchetta (organizadores). São Paulo, Editora Senac, 2004.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- MALATESTA, Maria Ermelina Brosch. A iniquidade do ambiente urbano paulistano para a mobilidade a pé e a ocorrência endêmica dos acidentes e atropelamentos. Site da ANTP. 18/05/2015.
- MEYER, Regina M. P. O Papel da Rua na Urbanização Paulistana. *Caderno de História de São Paulo: A cidade e a rua*. São Paulo, Museu Paulista da Universidade de São Paulo, n.2, p.13-23, janeiro – dezembro 1993.
- PARK, Sungjin. Measuring, and Evaluating Path Walkability, and Testing Its Impacts on Transit Users’ Mode Choice and Walking Distance to the Station. Tese de Doutorado, UC Berkeley, 2008. Disponível em: <https://escholarship.org/uc/item/0ct7c30p>. Author Park, Sungjin Publication.
- PLANMOB/2015. Disponível em: [https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp\\_v072\\_\\_1455546429.pdf](https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf). Pesquisa OD do Metrô, disponível em <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>
- ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel e Fapesp, 1999.
- SPECK, Jeff. *Walkable City — How downtown can save America, one step at a time*. Nova Iorque: Editora: Farrar, Straus and Giroux, 2012.
- YOUGOV. Pesquisa de assédio em espaços urbanos. 2019. Disponível em: [http://actionaid.org.br/na\\_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos/](http://actionaid.org.br/na_midia/em-pesquisa-da-actionaid-86-das-brasileiras-ouvidas-dizem-ja-ter-sofrido-assedio-em-espacos-urbanos/).
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Circular é preciso, viver não é preciso. A história do Trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo: Annablume: Fapesp, 1999