

A photograph of a person walking on a wet, rainy street. The person is wearing a dark jacket and pants, carrying a bag, and holding a dark umbrella. The street is wet and reflective, with a large tree trunk on the right side. The background shows a blurred city street with other pedestrians and buildings.

O pedestre e a cidade: mobilidade e fruição em São Paulo

Mauro Calliari

Orientação: Profa. Dra. Regina Meyer
FAU USP



Andar a pé

Percurso pessoal e objeto de estudo
Mobilidade e fruição

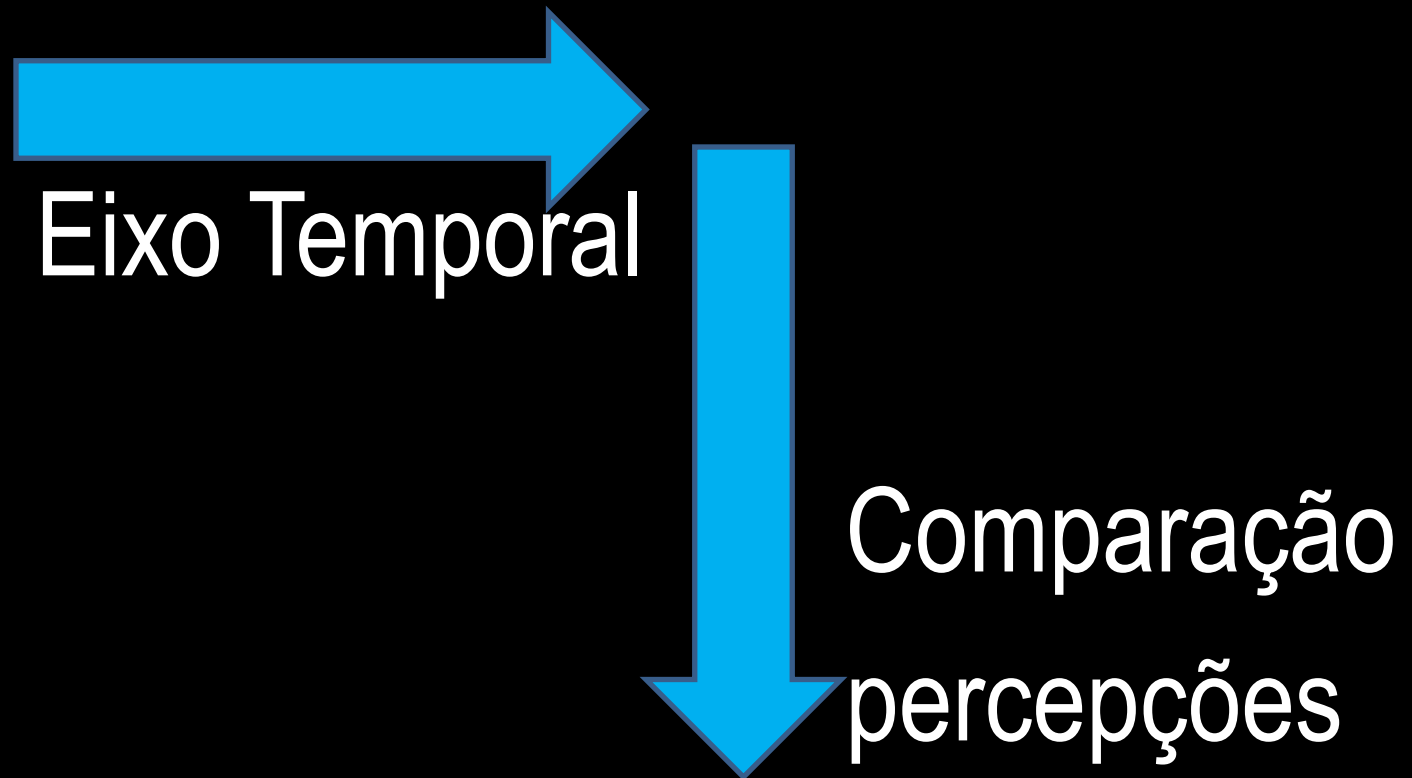
Hipóteses

1. É possível relacionar as percepções dos pedestres à maneira com que se deu o desenvolvimento urbano e às decisões urbanísticas tomadas na história da cidade.

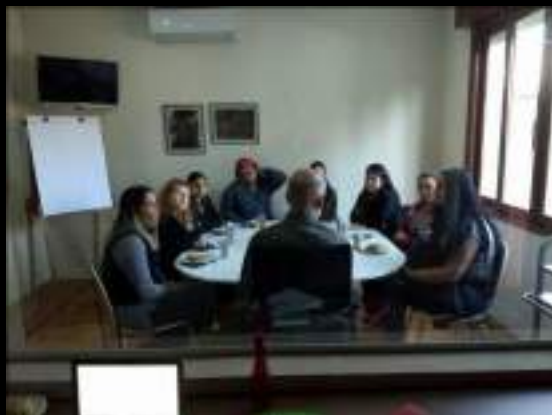
Hipóteses

2. As pessoas que andam a pé entre seus afazeres diários em São Paulo são **conscientes da fruição da cidade** em seus trajetos cotidianos.

O ponto de vista do pedestre como método de análise



Pesquisa qualitativa



Homens e
mulheres

Que andem pelo
menos 20
minutos por dia,
4 vezes por
semana



Classes B1, B2 e
C1

Bairros centrais
e bairros de
periferia



Hipótese 1.

Percepção de pedestres e desenvolvimento urbano.

Percepção de pedestres sobre **dificuldades** para andar a pé em São Paulo

- **Calçadas** em péssimas condições, risco de acidente
- Mato, sujeira
- Poluição sonora, barulho
- Pessoas morando nas ruas
- Fumaça
- Acidente, **atropelamento**
- **Grandes distâncias**, cansaço, dor no pé
- Calor, chuva
- Insegurança
- Perigoso, **medo**, violência, assalto



Bexiga

O papel do pedestre ao longo do tempo



O andar associado ao transporte

O pedestre na cidade do **carro de boi**
(Sec. XIX até 1889)



O pedestre na cidade do **bonde**
(1889 a 1930)



O pedestre na cidade do **ônibus**
(1930 a 1970)



O pedestre na cidade do **automóvel**
(1970 a 2010)



O pedestre na cidade do **carro de boi**
(Sec. XIX até 1889)



PLANTA DA IMPERIAL

CIDADE DE



Levantada em 1810 pelo Capitão de Engenharia
Antônio de Albuquerque Maranhão e concluída em 1811
com todas as alterações — Lat. S. 23° 30' 20"
Long. pelo Meridiano da Ilha de Ferro
317° 29' 30"

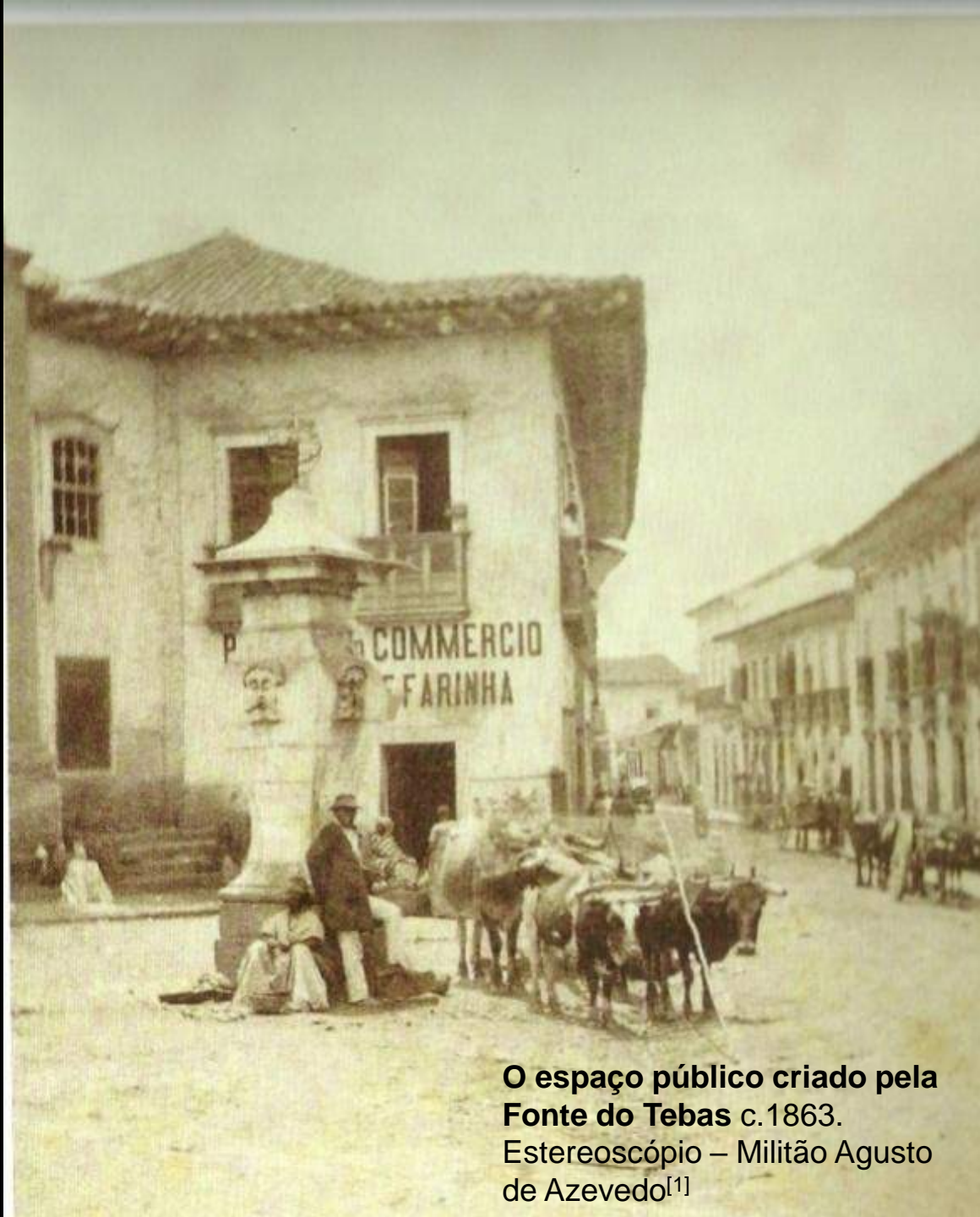
O triângulo



Planta da Imperial Cidade de São Paulo em 1810

“as *calçadas do inferno* são
mil vezes melhores”

Macário, de Álvares de Azevedo



**O espaço público criado pela
Fonte do Tebas c.1863.**

Estereoscópio – Militão Augusto
de Azevedo^[1]

“Os homens desse período sempre se saudaram nas ruas,
mesmo quando estranhos”

Richard Morse



Rua São João, 1827. Debret

O pedestre na cidade do bonde (1889 a 1930)



A cidade **burguesa** A fruição do espaço público





IMS

Sao Paulo (Brasil) - Avenida Paulista

Av. Paulista

Fundação 1891



O centro “novo”

Rua Barão de Itapetininga, início do século XX
Cartão Postal



O consumo **na** cidade,
o consumo **da** cidade



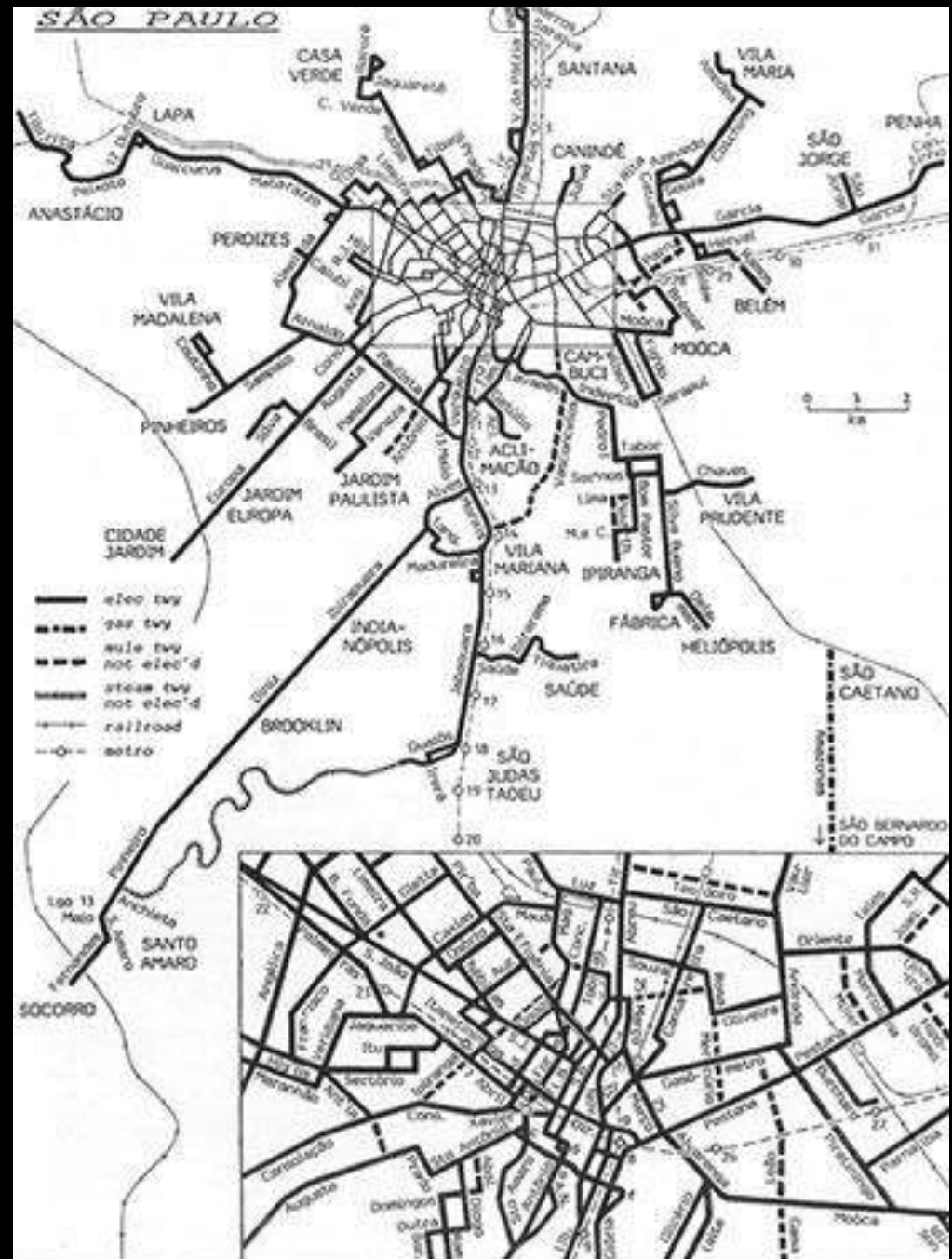
Av. São João e Praça Antonio Prado, com
o Palacete Martinico Prado à
esquerda

Grupo de moças sai à rua, no Largo da Misericórdia, 1905.



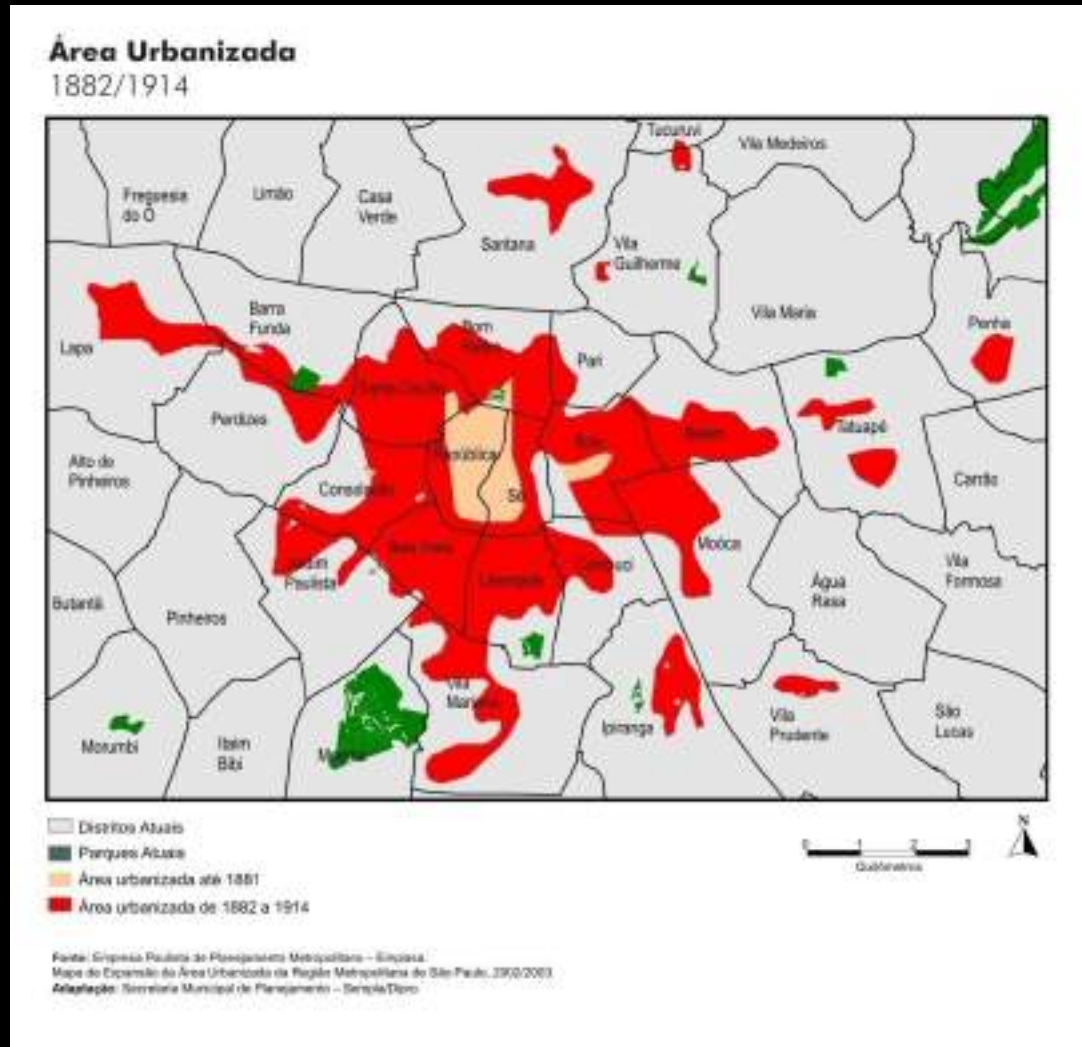
"Grupo de moças sai à rua, no largo da Misericórdia, 1905". Fonte: Arquivo OESP.

Rede de bondes em 1930



Rede de bondes em 1930. Fonte: Portal Mobilize. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/galeria-fotos/330/redes-de-bondes-em-cidades-brasileiras.html>. Acesso: 28 jan. 2019.

Distâncias. O pedestre diante da nova escala de cidade



Mapa de expansão da área urbanizada de São Paulo entre 1882 e 1914.

Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa), 2002-2003. Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento (Sempla)



Centro Luz →

4,1m

4,1m

O pedestre na cidade do ônibus (1930 a 1970)



A vida nos bairros



Liberdade. Foto Rosenthal

Urbanização dispersa e infraestrutura precária



Tremembé. Arquivo Pessoal



Figura xxx Pedestres em Paraisópolis, 2018. Foto: autor (arquivo pessoal).

O pedestre na cidade do automóvel (1970 a 2010)



O pedestre diante do advento do automóvel

Ano	Veículos*	População	Veículo/habitante
1893	1	64.934 ⁽¹⁾	0,00
1900	5 ⁽²⁾	239.820	0,00 ⁽³⁾
1920	3.411	579.033	0,01
1940	31.211	1.326.261	0,02
1950	76.000	2.198.096	0,03
1960	164.693	3.781.446	0,04
1970	482.700	5.924.615	0,08
1980	1.585.986	8.493.226	0,19
1990	3.614.769 ⁽⁴⁾	9.646.185	0,37
2000	5.128.234	10.434.252	0,49
2010	6.973.958 ⁽⁵⁾	11.253.503	0,62

* Apesar da maioria da frota ser de automóveis, a definição de veículo inclui também motos, ônibus, caminhões e outros.

O padrão **cultural** de velocidade e poder



O primeiro 007 e seu Aston Martin

Pedestre: “*rústico, modesto*”



Rua Augusta, 1970

A naturalidade diante do domínio do automóvel

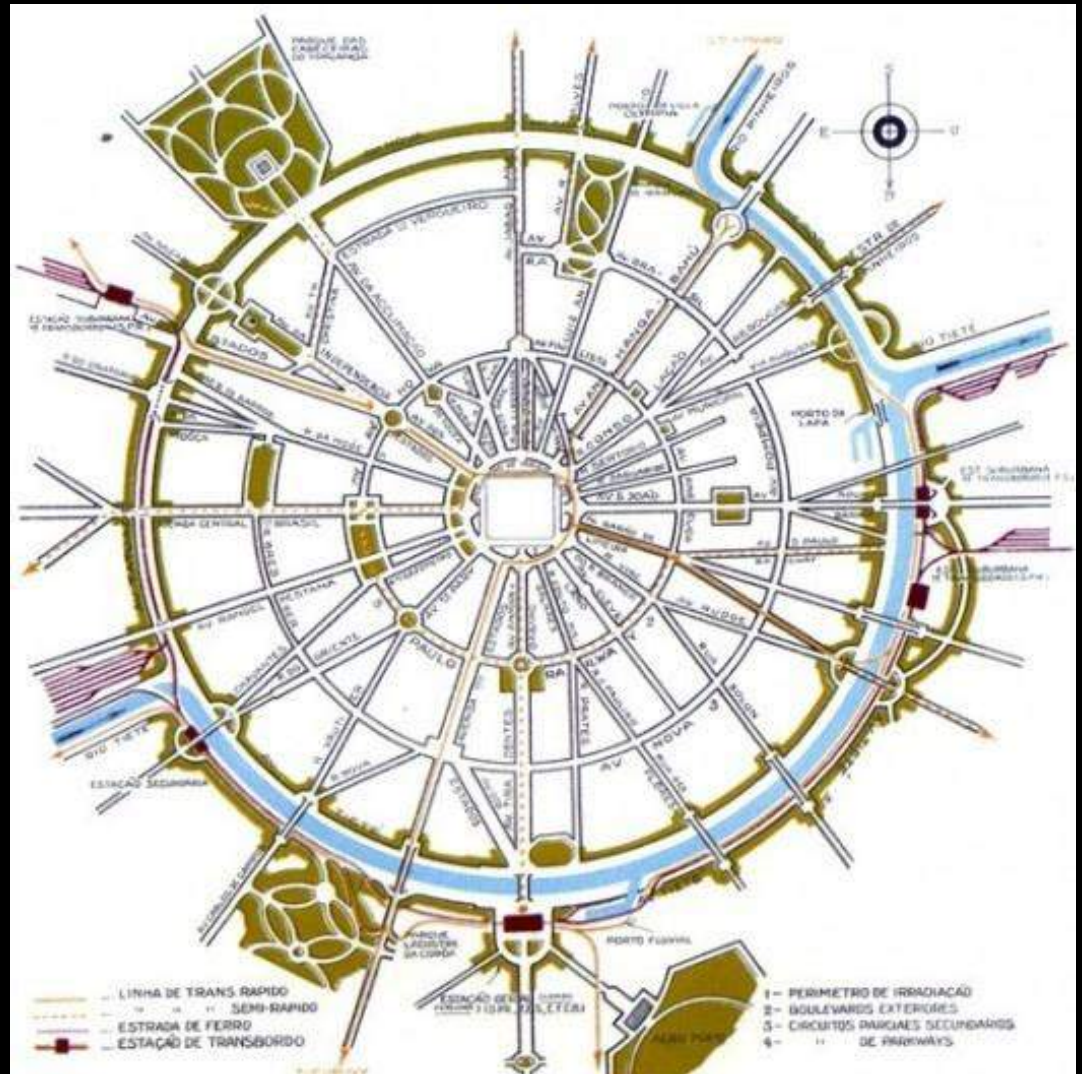
“Iracema”, de Adoniran Barbosa 1956

Iracema, eu sempre dizia
Cuidado ao travessar essas ruas

...

Você atravessou a São João
Veio um carro, te pega e te pincha no chão
Você foi para Assistência, Iracema
O chofer não teve culpa, Iracema
Paciência, Iracema, paciência.

Plano de Avenidas 1930



Fraturas urbanas



Avenida
Tiradentes

Anhangabaú

Década 1930



Sérgio Borin - Colorização

Vale do Anhangabaú

Viaduto do Chá - São Paulo



Anhangabaú

Década 1950



Anhangabaú

Década 2010



Anhangabaú

2021



O sacrifício de lugares para a criação de nós de transportes



Praça da Bandeira em 1950 e 2011

Viadutos



Parque Dom Pedro II
1922 e 2018





Praça Marechal Deodoro, 1942

Minhocão
1971





EU ERA OUTRO LUGAR

3,8m

Muros



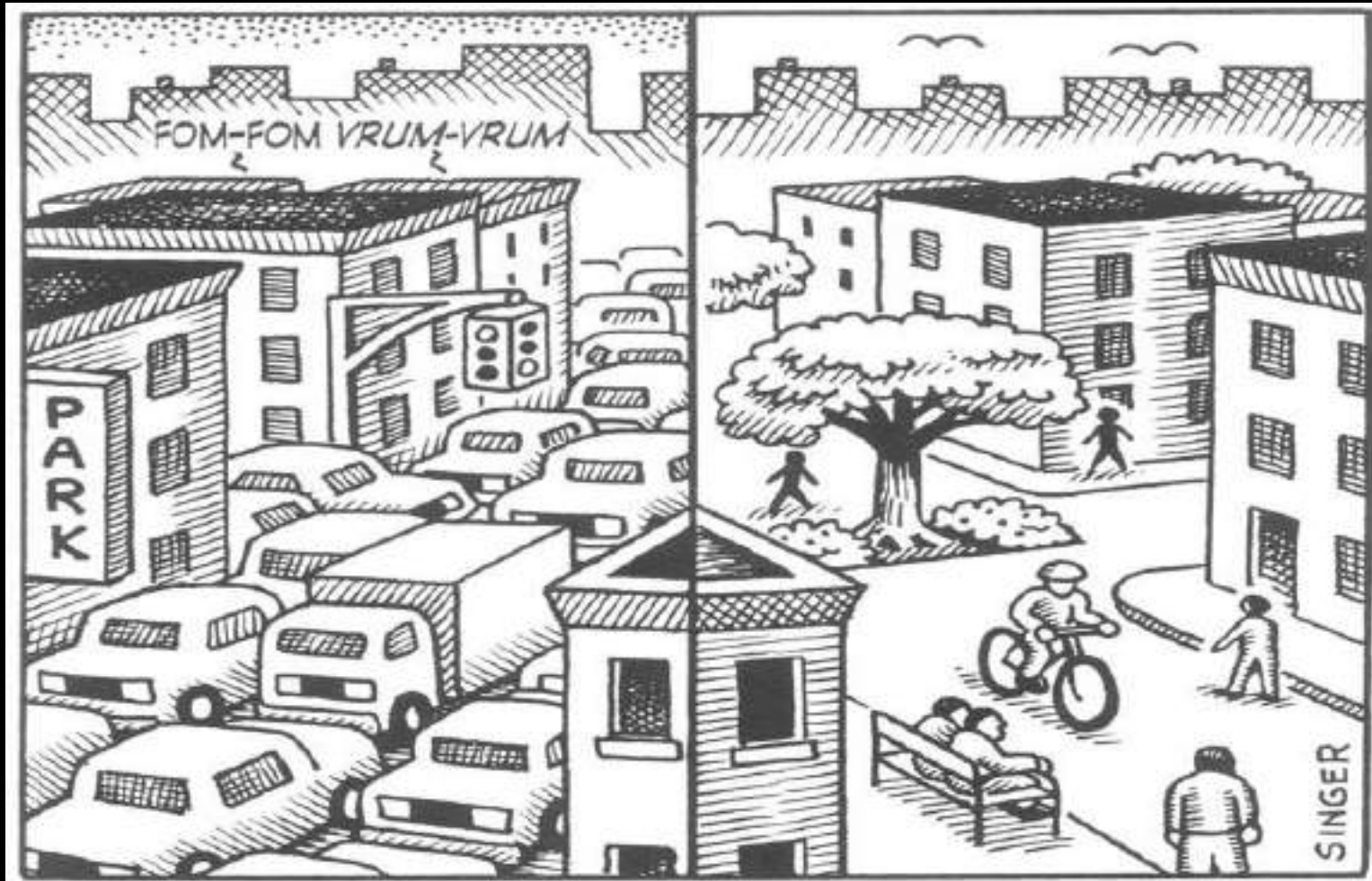
Rua Canindé, na vizinhança do Shopping D, 2018

O pedestre na cidade multimodal (2010 até hoje)



R.Xavier de Toledo

Um novo paradigma de apropriação da cidade no mundo



Ponto de **inflexão** na década de 1960



Stroget, Copenhagen, 1961 e 1962

Novo paradigma de cidade no mundo



Diminuição de velocidades
Londres



Aumento de áreas de calçada
Medellin



Demolição de viadutos
Seul
Anos 2000 e hoje

Formalização de campo de conhecimento

Walkability

Caminhabilidade

Andabilidade



São Paulo

Legislação adequada

- Código de Trânsito Brasileiro
- Plano de Mobilidade
- Plano Diretor
- Estatuto do Pedestre



USP

São Paulo

Compromissos da Prefeitura com a caminhabilidade

- Comissão de calçadas
- Programas públicos
- Plano de Metas
 - redução de mortes
- **Plano de Segurança Viária**
 - Abril/19



R. Joel Carlos Borges

São Paulo A reapropriação do espaço público



“Espaço é a expressão da
sociedade”

Manuel Castells

AUDIO-VÍDEO - INFORMÁTICA

Zona Livre
Elevado
Controlado

ELEVADO
INTERDITADO
DAS 09h as 6:30hs



Hipótese 2.

Fruição da cidade nos trajetos
cotidianos

A decisão de andar
a pé é tomada
racionalmente,
levando em conta
conveniência, custo
e distância



Imediações do Largo da Concórdia

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

– Mulher moradora de bairro central

*“É gostoso, você vê aquele ônibus lotado, as
pessoas esmagadas e **você está tranquilo**.”*

– Homem morador de bairro central

Homens e **mulheres**
têm algumas
diferenças
importantes na
percepção do andar
a pé, ligadas
principalmente à
insegurança.



Jardim Damasceno

“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

“É ruim a pessoa ter medo de você.”

– Homem morador de bairro central

As dificuldades
de andar a pé se
agravam na
periferia



Jardim Damasceno



Av. Santo Amaro

“Na periferia é tudo muito difícil, não tem faixa, não tem farol, não tem respeito, é diferente do centro. No centro eles dão licença para você passar, dão preferência para o pedestre, na periferia não”.

– Mulher moradora de bairro da periferia

Dadas condições
de segurança e
infraestrutura
mínimas, andar a
pé gera
experiências **muito
prazerosas**



Pinheiros

“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

“Eu adoro ver lojas, de carro a gente não vê nada, andando a gente vai vendo coisas, detalhes, se distraindo.”

– *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.”*

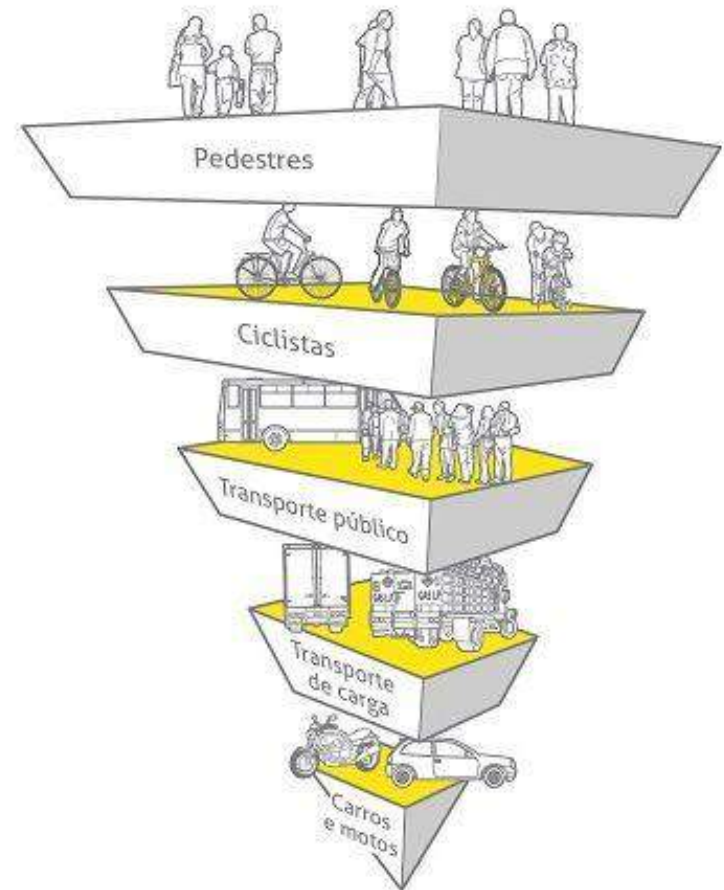
– Homem morador de bairro central



Vila Santo Estefano

Como a adoção do **ponto de vista do pedestre** pode ajudar no Planejamento Urbano de São Paulo

1. Legislação e fiscalização: garantir a aplicação das leis já existentes



Pirâmide de Segurança Viária

2. Administração e gestão: estabelecer responsabilidades claras, descentralizar diagnósticos e incluir a **participação dos pedestres** para detectar rapidamente pequenos problemas



Alto de Pinheiros

3. Aproximar a mobilidade do urbanismo.

Recuperar o sentido
do lugar.



R. Bandeira Paulista

4. Reforçar o papel do andar a pé dentro do conceito de intermodalidade



5. Encarar as calçadas como lugar de passagem e de permanência



R. França Pinto, Vila Mariana

6. Pensar em trajetos , não em pontos isolados.
Costurar as fraturas urbanas.



Barra Funda

7. Reequilibrar o uso do **espaço urbano**. Incentivar a troca de transporte individual pelo transporte coletivo.



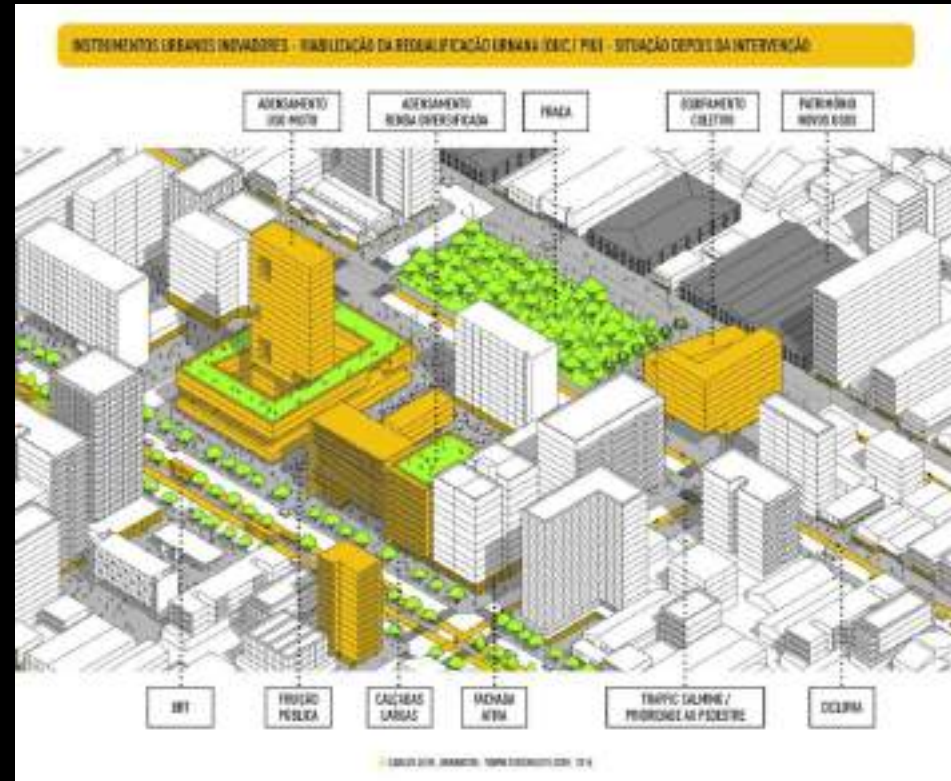
Av. Faria Lima

8. Realizar um plano especial de melhoria da caminhabilidade nas periferias



Parque do Canivete

9. Testar e medir resultados de políticas públicas em caminhabilidade com mais agilidade



PDE 2014



Mauro Calliari

O PEDESTRE E A CIDADE:
NOBILIDADE E FRUIÇÃO EM
SÃO PAULO

FOLHA DE S. PAULO

Assinar Google

Assinar pelo Google

Mauro Calliari

É um filósofo brasileiro e um escritor de origem italiana. Foi diretor da Fundação de Amparo à Pesquisa e à Inovação em São Paulo.



1980-1981

O que seria da filosofia e da literatura sem o caminhar?

Em tempos de pandemia, tocar um pé depois do outro pode ser uma maneira de se reconectar com o mundo real?

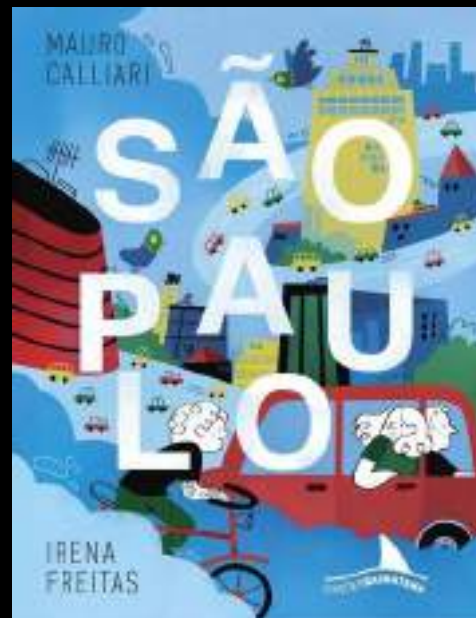


espaço público e urbanidade

Mauro Calliari

em São Paulo

BEI



MAURO CALLIARI

SÃO PAULO

IRENA FREITAS

Mauro Calliari
maurocalliari@uol.com.br
@maurocalliari