

Os caminhos da cidade, um ensaio sobre São Paulo

Fábio Duarte¹

RESUMO

Analisar a cidade pelos seus caminhos permite conhecermos de sua estruturação urbana à convivência social entre vizinhos que caracterizam a vida em uma metrópole. Os caminhos se fazem pelos diferentes meios que utilizamos. Pedestres, carros, motos e ônibus. A cada novo meio, uma nova postura frente ao outro e frente ao espaço urbano, e cada novo meio estabelece hierarquias provisórias de valores que, ao longo do tempo, fazem com que o desenho das cidades espelhe prioritariamente um meio de transporte. Neste artigo, propomos uma discussão através dos caminhos de São Paulo (das calçadas às linhas de metrô), para entender que sua formação se dá, em certa medida, pela estruturação de caminhos – os caminhos efetivados, os caminhos deixados de lado e os caminhos que faltam ser pensados.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Redes e transportes. São Paulo.

I Introdução

Sair de casa, caminhar alguns metros até a padaria ou caminhar algumas quadras para tomar o ônibus esconde e revela parte da complexidade da vida urbana.

Passar da casa à cidade é aceitar participar do espaço do outro, o espaço do estranhamento, daqueles que eu não conheço e não visitam minha casa; deixo a segurança da casa, espaço conhecido, para a experiência da alteridade, o desconhecido por vezes amedrontador, em que “as pessoas podem ser confundidas com indigentes e tomadas pelo que não são” (DAMATTA, 1985:50). Enfrento o espaço do estranhamento, da cidade que conheço e que vai se transformando dia-a-dia pela vivência e pela intervenção de cada um. Que cidade é esta, a mesma todos os dias e tão diferente de ontem? A familiaridade aparente dos hábitos cotidianos inscritos em um espaço mutante.

Nas pequenas cidades ainda vemos as ruas, senão como uma extensão da casa, como um ambiente de convívio: o lugar dos “bom dia, senhor fulano”, das cadeiras na calçada, da paquera na janela, do passear de carro como programa de final de semana. Na metrópole, entretanto, os caminhos da cidade vão crescendo fisicamente transformando-

se em sistemas cada vez mais complexos – e passam a ser vistos, mais e mais, apenas pelo seu aspecto funcional: ligar pontos. E se essa passagem parece ser “apenas” de escala, como se fosse o “processo evolutivo natural da cidade”, lembremo-nos de que as cidades são, em essência, um ambiente artificial. Nada nelas é natural, tudo é uma sedimentação, reelaboração e pulsão de fenômenos sociais – também não-“naturais” – que indicam o desligamento das atividades de proximidade geográfica para ganharem sentido nas dimensões urbana e metropolitana.

Os caminhos da cidade (calçadas, ruas, avenidas, trilhos de trem ou metrô) articulam o espaço do estranhamento, ligam pontos de interesse, permitem que cada um vá de seu ponto de origem aos destinos desejados, configurando-se como o “entre” os lugares da cidade. Isso, contudo, não nos poupa do desafio de viver e pensar o espaço urbano da convivência e da alteridade. É na rua que está “o fluxo da vida, com suas contradições, durezas e surpresas” (DAMATTA, 1984:29).

Sem ser o vazio da passagem inócua, ou tampouco o ideal do lugar de vida comunitária, as calçadas e ruas, as avenidas e os trilhos aparecem como espaço de convivência – não do convívio longo, dos nomes próprios, mas daquele rápido, transitório, e que espelha o modo como se criam as relações entre os milhões de outros que somos em São Paulo.

Creio que os caminhos da cidade devem ser vistos por seus desafios e riquezas. Não como o entre-lugares da cidade, mas como o espaço estruturador da vida urbana — da nossa percepção direta de cidade, como o lugar que nos posiciona no tecido urbano com trechos marcados por elementos e ações conhecidos (como nossa rua ou passagem diária pelas mesmas avenidas) que permitem que eu me identifique com a cidade, e, finalmente, como o território no qual somos individualmente diferentes uns dos outros, mas compartilhamos códigos comuns para a convivência coletiva. Os caminhos de tantos e tão diferentes grupos.

2 Espaço, território, lugar: o corpo, o uso, a regra

Partindo da definição de Milton Santos (1997:67), o espaço é composto pela relação entre os sistemas dos objetos e os sistemas de ações. No espaço dos caminhos da cidade são os objetos (pessoas, carros, pavimentação, gases, sinais, etc.) e as ações (movimento dos carros, deslocamento do ar, comunicação entre pessoas, etc.) que estabelecem entre si relações permanentes ou mutáveis. Mas que tipo de relações? Isso depende de quais desses objetos e ações eu percebo, e essa percepção depende, por sua vez, de algumas de minhas características físicas ou psicológicas, e de como eu me coloco no espaço.

Assim, podemos ligar a idéia de espaço à percepção direta dos elementos que compõem a cidade: os materiais – com cores, durezas e texturas –, os sons e os cheiros, as formas e as velocidades. Podemos dizer que esse é o nível mais individual da vivência urbana: percepção pessoal e intransferível de um conjunto de objetos e ações que estruturam o espaço de todos. E nesse paradoxo, o da percepção individual dos objetos socializados e das ações que compõem a metrópole, o equilíbrio deve ser o objetivo: resguardar a individualidade perceptiva da cidade e oferecer as mesmas possibilidades de vivência urbana para todas as pessoas, independentemente de suas características físicas, psicológicas ou sociais.

O lugar de uma cidade é uma porção do espaço impregnada culturalmente, “para que sirva à identificação da pessoa ou do grupo no espaço, para que encontrem a si mesmos refletidos em determinados objetos e ações e possam, assim, guiar-se, encontrar-se e constituir sua medida cultural no espaço” (DUARTE, 2002:65). Nesse sentido, o uso que fazemos da cidade, como nos apropriamos dela e como damos significados a seus elementos e ações dentro de um sistema pessoal de valores é de extrema importância para nossa sensação de bem-estar e para a nossa convivência no ambiente urbano.

Ora, se os caminhos são o ambiente da alteridade, da convivência com o outro, o uso que deles fazemos influencia diretamente o uso que fazem os outros. Por isso, a apropriação individual dos elementos urbanos (como os bancos e mesas nas calçadas de bares e restaurantes da cidade) é afrontosa e corresponde a uma privatização do espaço público, ao impedir ou dificultar o outro de usar as calçadas para sua função primeira — a de caminhar com segurança e conforto — em favor de um uso particular. O furto do espaço público, ao retirar de outro seu direito de uso, em proveito próprio, revela, simultaneamente, a sua negação.

O uso dos elementos percebidos na cidade já implica, por si só, num posicionamento consciente do indivíduo, com conseqüências para o outro. As regras de convivência e utilização do espaço público são necessárias para disciplinar as ações dos indivíduos sobre os objetos de modo a evitar os conflitos e permitir a coexistência dos milhões de diferentes, com percepções e usos individuais.

Como a idéia de lugar, o território é uma porção do espaço em que se atribuem significados a objetos e ações. Nele, porém, esses significados são coletivizados e servem como medidas culturais e de comportamento às quais todos os que fazem parte desse grupo social devem se submeter.

Em uma esquina qualquer, carros e pessoas querem atravessar de um lado para o outro do cruzamento. O semáforo é a materialização da regra da prevalência dos movimentos de um meio em uma direção por determinado período. Tanto quanto os estímulos físicos, as regras são determinantes de como vivemos na cidade. Dessa maneira, a esquina é exemplo cotidiano da complexidade da percepção e apreensão do território da cidade.

O entendimento da cidade que é vivida pelo corpo, pelos usos e pelas regras é importante para entendermos as várias dimensões dos caminhos que percorremos cotidianamente. Se a origem e o destino desses percursos são lugares da própria cidade, é no movimento urbano que se pode tomar consciência do que é viver na metrópole.

3 Os caminhos e os meios

3.1 Os Caminhos Pedestres

Para entender a complexidade dos caminhos da cidade é preciso dar o primeiro passo: sair de casa e percorrer a pé algumas quadras.

Estamos motoristas, *estamos* passageiros, mas *somos* pedestres. Essa é uma prerrogativa essencial do ser urbano. Uns poucos passos pelas calçadas já revelam as qualidades e os defeitos do planejamento das cidades, como são vividas e tratadas por seus responsáveis políticos, planejadores e habitantes. A calçada *deve ser* a faixa de segurança da mudança de velocidades urbanas. Entretanto, como veremos adiante, quando o *estar* motorista passa a ser o único guia do planejamento urbano, essa regra é anulada e a relação do cidadão com o ambiente urbano, em conseqüência, fica comprometida. O passeio público é o espaço do caminhar, entre o estar em um lugar e o percorrer as ruas da cidade. É o primeiro espaço de convivência social – não o espaço bucólico das conversas e brincadeiras, mas aquele em que nos encontramos com os outros, em que a percepção e os usos dos elementos urbanos, com suas regras, possibilitam e medem o convívio cotidiano entre aqueles que compartilham o espaço da cidade.

Somos mais de 10 milhões de pedestres em São Paulo. Mais de 100 mil de nós já sofreram algum acidente devido à má conservação dos mais de 88 mil quilômetros das calçadas da cidade, segundo levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2003). Cem metros caminhados de olhos vendados pela quadra de sua casa mudarão a percepção que você tem das calçadas. Percebemos a calçada pelos pés e pelo olhar do nosso corpo em movimento.

Desde 1988, pelo Decreto 27.505, da Prefeitura Municipal de São Paulo, a conservação da calçada é obrigação do proprietário do imóvel, que deve pavimentá-la com piso antiderrapante e não pode construir degraus. Mas nossas calçadas são irregulares, mal conservadas, com degraus e desníveis que favorecem exclusivamente a entrada e saída de veículos das garagens. O mau estado de conservação das calçadas é o que mais incomoda a população, citado por 27,5% dos entrevistados por Eduardo Yázigi (2000: 475). A responsabilidade do proprietário do imóvel em conservar a calçada não pode isentar a prefeitura — que afirma aplicar em torno de 18 mil multas por ano, que variam de R\$130,00 a R\$1.000,00 — de seu planejamento e de sua estrita normatização e fiscalização, exigindo dos cidadãos o cumprimento rigoroso das regras.

Não bastasse a sua péssima conservação e a inoperante fiscalização, as calçadas de São Paulo são estreitas. E ainda acomodam equipamentos públicos necessários, como árvores, telefones públicos, postes de distribuição da rede elétrica, de iluminação, de sinalização de trânsito, de localização, lixeiras. No que resta do descuido privado de cada morador e o deficiente planejamento público, o pedestre tem de encontrar seu espaço. O descaso das autoridades e dos proprietários de imóveis, responsáveis pela segurança, conforto e manutenção dos passeios públicos, tem gerado toda sorte de distorções, expulsando das ruas deficientes, velhos, e todos aqueles que têm nelas sua referência de lazer e convivência. Os deficientes, aliás, são os primeiros a tomar consciência de que a percepção dos caminhos da cidade se faz com todo o corpo. A cidade deve ser planejada e cuidada para todos – e um princípio para que isso se concretize é planejá-la e prepará-la para que o outro, aquele que é diferente de mim, possa ter o mesmo conforto, o mesmo prazer e a mesma segurança que eu, ao usufruí-la. Vale insistir: a rua não deve ser pensada só como o lugar de convívio, de identificação, mas o lugar onde o diferente é bem-vindo, presente e necessário. Buscar o conforto como princípio genérico do planejamento

parece-me, digamos, genérico... É ao olhar para o outro e para si como o outro do outro que as proposições generalizáveis (e não o princípio genérico *a priori*) tornam-se objetivas.

Ao se constatar a importância de se oferecer conforto, prazer e segurança ao pedestre – qualquer pedestre – fica evidente a relevância de como os equipamentos urbanos são dispostos nos passeios e de como, pela sua posição e altura, pelo volume que ocupam, condicionam o caminhar. Telefones públicos mal posicionados, postes e fios de iluminação, lixeiras de residências e condomínios de alturas variadas (que, aliás, deveriam estar dentro dos limites dos lotes, não no passeio público), pontos de ônibus com anúncios publicitários, árvores inadequadas para vias públicas e mal podadas são comuns em todos os bairros da cidade e dificultam ou mesmo impossibilitam o uso das calçadas, cuja função primordial é possibilitar o deslocamento. Entretanto, além de estreitas e de toda sorte de equipamentos, públicos ou privados, espalhados em toda sua extensão, a atribuição da construção e conservação da calçada ao proprietário do imóvel fronteiro, e o desrespeito a regras mínimas de alinhamento da calçada ao meio-fio e à inclinação do leito carroçável, com rebaixamento controlado para acesso à garagem, deixa abandonada a transição entre um trecho de calçamento e outro. Dessa maneira, num mesmo quarteirão de uma rua cada um optou por um tipo de piso (cimentado, pedra portuguesa, ladrilho hidráulico, cerâmica, tijolos, etc.) e o fez, cada qual, com um padrão e um desenho a seu gosto, no mesmo nível da garagem de suas casas, desrespeitando o alinhamento contínuo do meio-fio, gerando degraus entre um lote e outro da rua. Em ruas com desníveis acentuados – comuns na cidade – o que se vê são os passeios transformados em escadarias com degraus variados, às vezes com mais de 50cm de altura. Degrau urbano, no espaço de transição entre um lote e outro da mesma calçada. Aquele espaço sem proprietário e sem responsável: o espaço de transição, o espaço dos tombos, o espaço/obstáculo urbano. É nesses pequenos intervalos entre o meu espaço (frente de casa) e o espaço do outro (calçada do vizinho), o intervalo que nem sequer é materializado, que devemos exercer nossa responsabilidade no convívio urbano: entre o território sob responsabilidade individual (calçada fronteira à casa) e o território sobre as grandes leis urbanísticas resta o espaço do exercício da cidadania, da cordialidade urbana.

Começamos dando alguns passos pela calçada para abordarmos a complexidade dos caminhos da cidade e descobrimos que sua percepção se dá com todo o nosso corpo apreendendo e sentindo mais as suas dimensões – largura, “alturas” e extensão – e seu significado como os espaços de movimentos urbanos e a importância revelada dos espaços, por vezes não mensuráveis, de transição dos trechos entre os lotes.

Entre a percepção e o uso, temos a revelação das relações que cada habitante tem com a cidade, de como cada um se coloca perante o outro, de como cada cidadão interfere na vida dos outros cidadãos. A percepção urbana está diretamente ligada ao uso que algumas pessoas fazem dos elementos urbanos, quando, por exemplo, não conservam adequadamente o pavimento de suas calçadas ou quando alteram o alinhamento e a continuidade do passeio para facilitar a entrada do carro na garagem de sua casa. O tombo é sempre do outro. É a apropriação de um pedaço do espaço público da calçada para benefício privado; benefício que justificaria também, para essa pessoa, a alteração, a agressão física mesmo, de um elemento do bem comum (a calçada), não se importando com o seu uso por outras pessoas.

A lida de elementos urbanos com intenções privadas aponta para uma das mais perniciosas lutas que devemos travar diariamente, e que vem se multiplicando das formas mais variadas. Há, por exemplo, as lixeiras verticais, que, se têm o mérito de retirar os sacos de lixo do chão (mas os colocam no alto), são equipamentos que invadem as áreas de circulação e de desembarque das calçadas, e que deveriam estar dentro dos limites da propriedade a que serve; há as floreiras e bancos colocados defronte de casas e lojas; há os toldos, as placas, a saliência do portão para acomodar o carro, os degraus de acesso ao estabelecimento etc.

Mais ultrajantes são as ocupações das calçadas para geração de lucros privados. Em todos os cantos das cidades, bares e restaurantes dispõem mesas e cadeiras nas calçadas, como uma extensão de seu negócio. Apropriam-se de um espaço público expulsando os pedestres para o meio das ruas. Há largos e praças onde tal postura poderia ser tolerável, mas a maioria das calçadas da cidade é estreita e a sua ocupação com mesas é extensiva (por todos os bairros) e intensiva (invadindo, por vezes, até a rua).

Finalmente, há um outro tipo de privatização que toma os caminhos da cidade: o comércio ambulante. São justamente os camelôs o terceiro fator que mais incômodo traz às calçadas (YÁZIGI, 2000). O assunto é polêmico: afinal, eles não escolhem determinadas ruas exatamente pela atração de público que grandes estabelecimentos privados já conseguiram, sinalizando uma desigualdade de oportunidades? Ou pela existência de pontos de transbordo? E os compradores não são justamente aqueles que não têm condições de comprar em lojas estabelecidas? O que nos importa perceber é que, mesmo que entendamos a essencialidade vital que a economia informal infelizmente adquiriu no país, sua expressão no comércio ambulante é um problema urbano sensível. Longos trechos de ruas e calçadas, espaços de movimento, tornam-se mercados abertos que dificultam a circulação ou expulsam os pedestres para o asfalto.

Em todos esses exemplos, a apropriação dos caminhos desvirtua os usos para os quais foram planejados e construídos; e o uso privado dos caminhos públicos é um dos sinais do desrespeito que parte das pessoas têm com o outro. A negação do direito do outro para meu proveito máximo substitui o desafio urbano de conviver com o outro.

3.2 Cidade Atomizada, Cidade Cinética

São Paulo é uma das capitais mais motorizadas do mundo. Segundo a Prefeitura Municipal, há mais de quatro milhões de automóveis particulares na cidade – o que dá quase dois carros para cada habitante. Segundo dados da Prefeitura do Município de São Paulo, em 2000 estavam registrados 5.128.234 veículos, sendo 4.000.271 automóveis, 58.499 ônibus, 152.189 caminhões, 484.091 utilitários, 368.690 motos e 64.494 outros.

Para nossas categorias de análise – percepção, apropriação e convivência (corpo, uso e regra) –, antes de qualquer consideração quantitativa sobre os carros e o trânsito é importante percebermos que a locomoção motorizada altera nossa percepção urbana.

Da passagem de ser pedestre para estar motorista ou passageiro, nossa velocidade aumenta em quase 10 vezes. Isso altera como percebemos a cidade. Em uma metáfora conveniente para nossas categorias, o carro torna-se uma extensão de nosso corpo.

A velocidade torna-se um elemento constituinte da percepção urbana. Os elementos urbanos que modelam os caminhos pedestres não modelam a cidade motorizada: as ruas se alargam, as extensões sem interrupções tornam-se maiores, a pavimentação é mais regular. E novos elementos próprios dos caminhos velozes incorporam-se à paisagem urbana: árvores e edifícios competem na ambientação urbana com imensos painéis de propaganda, que, direcionados para serem lidos por motoristas e passageiros dos carros, indicam o predomínio da cidade motorizada. É verdade que o excesso de publicidade em mídia exterior, sem controle de posicionamento, polui a paisagem urbana, porém, é preciso entender que esse tipo de informação é parte importante de uma outra cidade, a cidade do movimento veloz, daquela que não pode ser apenas percebida, entendida e planejada em função da história da cidade, e das plantas estáticas da metrópole: a cidade do movimento veloz só pode ser percebida em movimento, e só assim entendida.

Mas se de um lado o corpo motorizado traz novas formas de percepção urbana, de outro ele faz com que se abra mão da riqueza sensorial da cidade: dentro do carro, com os vidros fechados e, preferencialmente, com o ar-condicionado ligado, os caminhos da cidade perdem seus cheiros, suas temperaturas, seus sons. A cidade sinestésica, aquela onde as diferentes percepções sensoriais se influenciam umas às outras e enriquecem de estímulos os modos de entender e viver, é substituída pela cidade cinética, onde o movimento dos corpos é o que rege a percepção urbana.

A ruptura dos carros com a exuberância de estímulos sensoriais representa a individualização restritiva da percepção urbana. O outro é literalmente deixado para fora. Poderíamos dizer esse outro deixa de participar da minha experiência urbana, como se a cidade fosse atomizada, isto é, reduzida à sua menor instância: ao indivíduo tão-somente. Por outro lado, contudo, o outro se integra a uma paisagem onde tudo adquire e muda de significado pela velocidade com que percorro os meus caminhos.

Essas diferenças de percepção urbana – de como nosso corpo biológico, motorizado e cultural percebe a cidade – poderiam ser tratadas justamente pelas riquezas diferenciais que trazem, sem juízos de valor. No entanto, quando analisamos o uso que se faz da cidade, a apropriação urbana, o que vemos é o transbordamento desta atomização do deslocamento motorizado para um viés, diríamos, psicológico de “já que o carro é *meu* e *eu* tomo as decisões de para onde e por onde *eu* vou, assumo os caminhos da cidade como *meus* e, portanto, porto-me neles como bem entender”. É uma forma abusiva de apropriação dos direitos dos outros de se movimentarem, modo de usar a cidade prejudicando que os outros a usem. Filas duplas, ultrapassagens perigosas, atalhos pela contramão, conversões proibidas, desrespeito às faixas e ao privilégio dos pedestres, estacionamento proibido são formas de uso egoísta dos caminhos da cidade.

Para que haja uma possibilidade de convívio entre pessoas, estejam elas motoristas ou pedestres (o que, lembramos, todos somos), existem as regras, que aqui são geralmente vistas como limitantes de nossos desejos, cerceadoras de nossas pulsões e, por isso, vistas com desdém. Mas, na verdade, são elas que nos protegem dos desejos dos outros, ou dos efeitos de suas pulsões. Por isso, deveriam ser vistas como a “menina-dos-olhos” do convívio social.

Depuração de diferentes percepções urbanas, elas condensam ao mínimo denominador a percepção de diferentes corpos na cidade: a do corpo idoso, do corpo

apoiado por muletas, do corpo motorizado, do corpo que não vê, do meu e do seu corpo. Depuram também as várias formas de apropriação do ambiente urbano, de como esses corpos diferentes e as diversas culturas utilizam a cidade. Elementos urbanos, como as faixas de pedestre, as placas de trânsito, as áreas de estacionamento controlado ou os semáforos, sintetizam as regras do convívio social nas vias urbanas.

Cada vez que eu pego o carro, deveria lembrar-me, em primeiro lugar, de que *estou* motorista, mas *sou* pedestre; em segundo lugar, de que os caminhos da cidade são o lugar do outro e onde eu sou o outro do outro, portanto com diferentes percepções e usos do ambiente urbano; e em terceiro lugar, que esse convívio, esse exercício cotidiano de espelhamentos e alteridades, vem sendo depurado para um equilíbrio civilizado através de regras debatidas e negociadas politicamente.

Não nos importa, aqui, fazer a defesa de uma vida comunitária, mas sim que, em uma cidade grande, mesmo a relação interpessoal sendo essencialmente efêmera, nem por isso é desprovida de sociabilidade.

Avançar sobre a faixa de pedestres, desrespeitar a prioridade do pedestre sobre o automóvel são exemplos típicos da dificuldade que temos em lidar com a alternância de papéis que fazemos todos os dias como distintos atores urbanos. E os caminhos da cidade apresentam oportunidades diárias de exercícios de espelhamentos e alteridades, de ao mesmo tempo conviver e ser o outro. Mas além de um sintoma de comportamento que pode ser identificado em cada motorista, as áreas de transição nos caminhos da cidade revelam também distúrbios urbanos generalizados. Em quase todos os grandes cruzamentos da cidade, os carros param de vidros fechados, sintoma tanto da individualização da vida contemporânea, como indicativo da sensação generalizada de insegurança. Qualquer um fora do meu carro, qualquer outro do lado de lá da janela, é potencialmente violento. Pedintes, idosos ou crianças, malabaristas, vendedores de flores, limpadores de pára-brisa aglutinam-se nos cruzamentos, expondo as mazelas socioeconômicas do país àqueles (os de dentro dos carros) que consideram como privilegiados e, possivelmente, responsáveis pela sua situação miserável. Já para esses motoristas, aqueles que estão fora dos carros são tanto um indício dessa desigualdade social (sobre a qual não têm responsabilidade direta) quanto um sinal de iminente perigo.

3.3 Corpos Coletivos Motorizados

"O transporte – eu corô em pronunciar um truismo agora ignorado tão freqüentemente – é um meio e não um fim".
Lewis Mumford, 1955.

A vivência urbana levou-nos massivamente aos carros ou aos ônibus. O ônibus carrega a velocidade própria dos veículos motorizados na percepção dos caminhos da cidade. É pelo seu uso que ocorrem as principais alterações na maneira pela qual se apreende o meio urbano. Esses corpos coletivos motorizados são utilizados por mais de um milhão de pessoas diariamente em São Paulo, segundo dados da Prefeitura: em 2000, eram 485.608 em metrô, 122.889 em trens e 1.130.419 em ônibus.

As possibilidades de movimentação dos ônibus se dão na relação entre a malha do sistema viário e o conjunto de linhas definidas. Optando pelos pontos mais próximos da origem, de onde saímos, para irmos ao destino desejado, nossos movimentos na cidade limitam-se a escolhas previamente traçadas: por isso, esses movimentos, condicionados às decisões de trajeto e intervalos, devem sempre receber atenção dos responsáveis pelo seu planejamento, para adequá-los à demanda do corpo coletivo.

Uma das mais nocivas consequências da falta de cuidado com este serviço será o esforço que os usuários do transporte coletivo farão para abandoná-lo em favor do transporte individual. E uma vez feita a troca, fica muito difícil revertê-la. Isso pode ser realmente observado no histórico das pesquisas de Origem-Destino realizadas pelo Metrô e pela Sempla, que aponta que, em 1977, do total das viagens motorizadas dentro da cidade, 61% eram feitas por transporte coletivo, caindo vinte anos depois para 51%. Em primeiro lugar, isso significa um maior número de carros nas ruas, escolhendo caminhos individualmente, dificultando, conseqüentemente, o controle do tráfego e congestionando as vias principais. Em segundo lugar, e talvez mais grave, a substituição do ônibus pelo carro não é apenas a passagem de um meio de transporte para outro: carrega consigo a transformação de um estado de consciência social para outro. O passageiro, que ainda conservava uma percepção urbana compartilhada, mas inativa, dá lugar ao motorista, que toma suas próprias decisões, individualizando não só sua opção de transporte como também sua postura em relação aos caminhos da cidade, como vimos acima.

Eduardo Vasconcellos (2001) reforça que as políticas de transporte não são neutras, com aspectos exclusivamente técnicos, mas sim decisões políticas, em que prevalece o interesse e a influência dos grupos mais fortes junto aos decisores políticos. Ele nota que os gastos com sistema viário foram superiores aos gastos com educação, saúde, habitação e transporte público – lembrando que, enquanto o transporte público tem um caráter coletivo, o sistema viário beneficia qualquer veículo, seja ele público ou particular. Assim, ao mapear as grandes obras viárias que continuam a pulular nas regiões centrais da cidade, vemos que sua localização (Avenidas Rebouças, Faria Lima, Cidade Jardim, Águas Espraiadas, etc.) coincide com as áreas dos centros de comércio e serviços mais abastados e com as das grandes empresas. Todas essas obras estão focadas no sistema viário, em regiões de grande movimentação de veículos privados individuais – um sinal claro do seu direcionamento político e econômico.

Acompanhando o movimento do sistema viário, diferentemente de cidades com um processo de planejamento consolidado, dinâmico e participativo, em São Paulo as linhas de ônibus vão a reboque dos movimentos do mercado imobiliário. Os núcleos de comércio e serviços (e de emprego, conseqüentemente) "mudaram-se" do Centro para a Avenida Paulista, depois para a Avenida Faria Lima e região da marginal do Rio Pinheiros; os empregados, sem condições de pagar aluguéis nessas ou em outras regiões das Zonas Centro-Sul e Oeste, mantêm-se distantes dos núcleos de emprego. A demanda para as linhas de ônibus com trajetos cada vez mais longos e/ou com diversos pontos de embarque e desembarque, em grande número concentrados no centro da cidade, fazem com que milhões de pessoas deixem, por exemplo, os distritos da Zona Leste com destino à avenida marginal do Rio Pinheiros, na Zona Sul. As distâncias crescentes entre as áreas de residência

e as de empregos é uma manifestação evidente da deficiência de planejamento, e os longos trajetos, repletos de transições (com consumo de espaço e tempo para a cidade – seus cidadãos e sua economia) são um desestímulo à utilização do transporte coletivo.

A desconsideração do transporte coletivo concretiza-se na escassez de vias preferenciais. Ônibus disputam faixas de rolamento com carros e, claro, a cada vez que o desserviço coletivo coloca mais habitantes em carros, maior e mais agressiva torna-se a disputa. A cidade mal planejada e mal gerida está afogada e emparedada pela sua própria negligência em se antecipar aos problemas.

Os ônibus transportam dezenas de pessoas enquanto menos de duas ocupam cada carro. Num cenário de convívio social, a preferência deveria ser dos ônibus. Por outro lado, os ônibus são maiores e, mesmo sem condições mínimas de dirigibilidade e segurança para passageiros, avançam em faixas de carros, atravessam sinais, excedem em velocidade. A disputa entre carros e ônibus, carros e carros, táxis e ônibus etc., parece reduzir-se no cotidiano das ruas e avenidas a uma disputa de corpos motorizados quando, na verdade, esconde uma agressividade entre cidadãos.

A transição de outros meios de transporte para o metrô faz parte do cotidiano de 1,2 milhão de pessoas, segundo pesquisa realizada em 2003 pela Companhia do Metropolitano de São Paulo. A percepção da cidade metroviária desprende-se em parte da conformação dos caminhos urbanos como ruas e avenidas, para uma interferência mínima na competição dos caminhos pelos diferentes meios. O metrô traz outra categoria da percepção urbana: a cidade construída por pontos de embarque e desembarque. Mais que a descida à cidade subterrânea, ele evoca a cidade como uma rede, composta de pontos interconectados, mesmo que distantes dezenas de quilômetros, enquanto os trechos de trânsito dos caminhos entre uma estação e outra não se comunicam com a cidade circundante. Ou seja: a partir de uma estação de metrô na Zona Leste, tem-se acesso potencial a qualquer outra estação da rede metroviária – acesso muito mais simples do que cruzar a Zona Leste, pelas ruas e avenidas, em seu sentido Norte-Sul, pouco considerada nos planos municipais.

Enquanto as referências urbanas compõem a vivência nas várias formas de deslocamentos a pé, por carro ou ônibus, seja por decisão dos condutores ou passageiros, as referências no metrô são exclusivamente nominais, com decisões de embarque e desembarque tomadas pela intercalação de estações. Em certo sentido, para esses cidadãos, essa parte da cidade é resumida, mentalmente, ao esquema da rede metroviária, que se transforma na espinha estrutural da cidade, tendo exclusivamente as estações como referências com o “mundo exterior”. Nessa concepção urbana esquematizada, toda a vivência, o uso da cidade, é relacionada com essa rede estrutural e seus pontos de acesso à “cidade real”.

Um estrangeiro na esquina da Avenida Paulista com a Rua da Consolação ia ao Teatro Municipal. Sua escolha foi seguir a pé pela Avenida Paulista até a Rua Haddock Lobo, tomar o metrô na Estação Consolação, fazer baldeação na Estação Paraíso, tomar outro metrô até a Estação Sé, fazer uma segunda baldeação e tomar o metrô até a Estação Anhangabaú – quando tinha uma opção direta e mais rápida de tomar um ônibus na Rua da Consolação e, em menos de 15 minutos, descer em frente ao Teatro. Na rede

metroviária as decisões de deslocamento pelo tecido urbano são feitas em função da proximidade com as estações, muitas vezes percorrendo-se distâncias maiores e em trajetos mais longos – mas, realizados dentro da rede, em uma esquematização da cidade que se descola do tecido urbano, mas aproxima o usuário de um território codificado e facilmente apreendido e aprendido.

Contudo, a perda de contato com a cidade concreta, nestes trechos reduzida a referências nominais das estações, tem sua compensação na qualidade do serviço. Parece que descolado da cidade caótica, que perdeu o cuidado consigo mesma, o metrô é o reduto do conforto e da eficiência de um serviço público. Afinal, o que a cidade me oferece para que eu evite deslocar-me pelo subterrâneo? Em cidades como Paris, os trechos aéreos do metrô são uma possibilidade de adequação de um transporte eficiente com o desfrute da paisagem urbana; em São Paulo, o que importa é justamente a separação do metrô com a cidade: seja a separação funcional (o metrô não compete com outros meios) seja a de paisagem (qual o atrativo da paisagem de São Paulo no meu trajeto?).

4 Os meios e a cidade mental

A passagem de um meio para outro altera a maneira como percebemos e nos apropriamos da cidade em nosso cotidiano, e quais regras regem nosso convívio pelos seus caminhos. Altera também a cidade que construímos mentalmente — tanto a cidade das decisões imediatas quanto aquela que compomos no mapa mental.

Essas mudanças de comportamento – no uso e na forma como os caminhos e meios alteram nossa visão geral da cidade –, devem ser consideradas por todos os envolvidos no seu entendimento e no seu planejamento, pois alteram nossa relação com o meio urbano. O pedestre tem a percepção imediata da cidade e seu uso próximo da concretude: os caminhos são medidos em passos, os cheiros são sentidos, os sons ouvidos. Cada elemento da cidade é um indício para tomada de uma decisão imediata: um passo mais longo ou mais curto por conta de um buraco; um barulho indica um carro mais acelerado que outros; obstáculos diante de seu caminho exigem desvios constantes. O tempo do pedestre pode parecer o mais lento entre todos os meios de locomoção, mas a frequência de tomadas de decisão durante seu deslocamento é a maior.

No carro, parte dos sentidos é silenciada no enclausuramento individual. As decisões pelos caminhos são tomadas a partir de mínimas regras gerais (mãos de direção das ruas), assim como as escolhas de trajeto são mutáveis a cada deslocamento – como o são para o pedestre. Mas aqui a passagem pela cidade torna-se veloz e altera não só o modo pelo qual os elementos urbanos são percebidos, mas quais deles o são: há supressão e adição de referências, que alteram as formas de uso da cidade.

As ruas esburacadas trazem para o motorista a mesma escala do pedestre: a da atenção passo a passo. As maiores distâncias percorridas fazem com que conjuntos de edifícios, avenidas e outros marcos urbanos sejam referências de distância e localização urbana que compõem os deslocamentos cotidianos do motorista, bem como a comunicação visual, seja das placas de trânsito, seja dos anúncios. A cidade mental dos motoristas tende

a ser mais ampla que a do pedestre, e seus referenciais são mais destacados na paisagem – não a grande árvore que faz sombra na fachada amarela ou a textura do piso, mas o cruzamento das avenidas A e B ou tal outdoor eletrônico.

A redução do poder decisório na escolha de trajetos faz com que os passageiros de ônibus tenham uma percepção menos particularizada de cada trecho, de cada sinal, cada saliência, cada curvatura das ruas da cidade. Sua cidade mental traz menos referenciais decisórios de trajetos a tomar. Os marcos urbanos tornam-se as referências de posicionamento em seu deslocamento diário. Suas escolhas são entre os pontos mais próximos da origem e destino – casa e trabalho, por exemplo. Sua cidade mental é composta de trechos detalhados (enquanto é pedestre, de casa ao ponto de ônibus) e trechos alargados e menos compromissados (enquanto é passageiro sem decisão). Seu mapa mental tem diferentes escalas e formas de percepção e de uso, fazendo com que o passageiro vivencie regiões da cidade de modo diverso. Tem, assim, cuidados e aproximações afetivas diferenciadas.

O passageiro do metrô tem a cidade em pontos de embarque e desembarque. Não há quase referencial urbano algum. Como os seus caminhos são independentes dos outros meios de deslocamento urbano, em nada a dinâmica urbana interfere em seu mapa mental: sua cidade é sintetizada na rede metroviária, em linhas estruturais e pontos de embarque e desembarque reconhecidos exclusivamente pelos nomes. A relação da Estação Praça da Árvore com uma praça é nominal.

Na cidade mental do usuário do metrô, todos os pontos estão relativamente próximos – pode-se ir de um ponto a qualquer outro em tempos diferenciados, e as distâncias são substituídas pelo número de estações que separam as estações de origem e destino.

5 Os caminhos e a política urbana

As pessoas “são” várias coisas enquanto circulam e precisam de condições variadas e conflitantes para completar um deslocamento.

Eduardo Vasconcellos, 2001.

Essas diferenças entre as cidades mentais de pedestres, motoristas, e passageiros de ônibus e metrô não são excludentes entre si. Numa cidade com um carro para cerca de dois habitantes, pode-se dizer que todos passam, potencialmente, pelos estados de pedestre, de motorista e/ou passageiros de ônibus e metrô.

Em relação ao metrô, é seu próprio desenho tardio, a reboque do desenvolvimento dos bairros da cidade, seu maior limitador. Em vez de indicar e estabelecer os eixos estruturais da cidade, configurando e direcionando seu crescimento de modo adequado para o desenvolvimento urbano sadio e socialmente equilibrado, as linhas de metrô vêm sendo construídas onde há demanda de público e ausência de alternativas de transporte. Esse caminho a reboque do desenvolvimento explicita que a lógica do crescimento da cidade, em muitas das vezes, fez-se por pressões e articulações do mercado imobiliário,

que levaram a cidade a crescer em tal ou qual direção, nem sempre correspondendo a direcionamentos dos responsáveis pelo desenvolvimento socialmente equilibrado da cidade. E vindo a reboque das regiões demandadoras de transporte pela concentração de serviços, por exemplo, o metrô acaba por valorizar ainda mais regiões que se desenvolveram exclusivamente visando aos interesses do mercado imobiliário privado.

Dessa maneira, a rede metroviária reforça as desigualdades do tecido social urbano, quando poderia (e ainda pode) ser um elemento estruturador do desenvolvimento sadio e socialmente equilibrado da cidade.

Enquanto o metrô percorre caminhos previamente estruturados e consolidados, os ônibus permeiam o tecido urbano por inteiro. Sua proximidade com as origens e destinos requeridos pelos cidadãos é potencialmente maior. As deficiências de planejamento urbano e distribuição de regiões residenciais e regiões concentradoras de empregos fazem com que a distribuição e ocupação das linhas seja muitas vezes inadequada para os passageiros: insuficiente nos bairros distantes e excessiva no Centro.

Longos trechos sem demanda de passageiros ou sem pólos geradores de tráfego trazem inconvenientes para empresários do sistema de transporte e para passageiros. Do lado do empresário, os longos trechos sem movimento de embarque e desembarque diminuem a entrada de passageiros e, conseqüentemente, a entrada de receita para que a empresa mantenha a linha em operação; do lado do passageiro, os trajetos se alongam no espaço e no tempo. Essa relação entre os caminhos e os usos é essencial para o planejamento adequado e equilibrado da cidade. Um estado urbano mal gerido e mal servido, como o de passageiro de ônibus, tem reflexos não apenas no indivíduo, mas em toda a coletividade. Essa pessoa tenderá ou a se voltar contra o próprio sistema (depredando-o ou evitando-o), mesmo que isso a prejudique, ou a transferir-se para um estado mais confortável (como o de motorista de carro particular ou passageiro de peruas clandestinas), o que tanto reduzirá o movimento e, portanto, a oferta de linhas quanto aumentará os problemas de tráfego e conforto nos caminhos compartilhados da cidade.

Justamente o pedestre é costumeiramente deixado de lado em São Paulo. As regras que o protegem são desprezadas por um “pacto” (a faixa de pedestre deveria ser uma extensão da calçada, via preferencial para pedestre, e não funcionar apenas como sinalização incômoda para motoristas) ou minimamente “aceitas” (parar no semáforo antes da faixa de pedestre). E a preservação das ruas, inexistente mas propagandeada e conduzida precariamente pela Prefeitura, é desconsiderada nas calçadas esburacadas e ocupadas por obstáculos.

A calçada, caminho dos pedestres, é o único espaço de convívio aberto, lugar no qual exercitamos o contato com os outros e onde compartilhamos nossa condição unívoca de pedestres, ironicamente os mais desprezados da cidade. São Paulo — a cidade do metrô, das grandes ruas e avenidas — desconsidera-nos, assim, a todos.

Pesquisadores e ativistas como o canadense Christopher Bradshaw (1993) — com a idéia de “cidade caminhável” e o “índice de caminhabilidade”, que vem conquistando adeptos no Brasil, como os pesquisadores Cláudia Sieber, Eduardo Yázigli e Evandro Cardoso dos Santos —, estão criando formas científicas de avaliação do conforto das ruas das cidades, e propondo mudanças nos hábitos individuais, para o uso dos caminhos,

visando ao bem-estar coletivo. Tais posições renovam o debate, mas a complexidade do sistema que envolve a ação de deslocar-se em uma cidade como São Paulo não será resolvida apenas com esforços individuais. É imprescindível que sejam acompanhados de um grande comprometimento dos agentes políticos. Ao formularem políticas públicas para o espaço urbano, precisam entender que o movimentar-se, ir de um lugar a outro (o impacto do uso do solo nos movimentos urbanos) através desses espaços entre espaços (os caminhos da cidade) — territórios de convivência democrática —, requer regras claras e igualitárias, para que voltem a ser lugares com os quais as pessoas se identifiquem é para que se sintam pertencentes à cidade.

The paths of the city – an essay on São Paulo

ABSTRACT

Analysing the city through its paths allows us to characterize life in a metropolis, from its urban structures to the social interaction between neighbors. These paths are built by different means of transportation: pedestrians, cars, motorcycles and buses. In every case, a new posture towards other people and the urban space. Each kind of transportation establishes temporary hierarchies of values which, over the time, are responsible for the design of the cities. In this paper, through the paths of São Paulo (from sidewalks to subways), we intend to discuss that its configuration is given, in a certain way, by the consolidation of certain paths and means of transportation – the accomplished paths, the ones left aside and the ones that must be projected.

Keywords: Urban mobility. Networks and transportation. São Paulo.

Notas

¹ Fábio Duarte é urbanista e doutor em Comunicações pela Universidade de São Paulo. É professor do Mestrado em Gestão Urbana da PUCPR, é autor, entre outros, de *Crise das matrizes espaciais*. São Paulo: Perspectiva, 2002. (duarte.fabio@pucpr.br).

Referências

- BRADSHAW, Christopher. "Creating – and using – a rating system for neighbourhood walkability: towards an agenda for 'local heroes'". *14th International Pedestrian Conference*, Boulder CO, 1993.
- DAMATTA, Roberto. *A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.



- DAMATTA, Roberto. *O que faz o Brasil, Brasil?* Rio de Janeiro: Rocco, 1984.
- DUARTE, Fábio. *Crise das matrizes espaciais: arquitetura, cidades, geopolítica, tecnocultura*. São Paulo: Perspectiva, 2002.
- IPEA. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras*. Brasília: IPEA, ANPT, 2003.
- JACOBS, Jane. *Vida e morte nas grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- METRÔ. *Evolução da Divisão Modal e da Taxa de Motorização nas Pesquisas Origem / Destino*. Companhia do Metropolitano de São Paulo. (consultado em 02/04/2005 em www.metro.sp.gov.br)
- VASCONCELLOS, Eduardo A. *Transporte urbano, espaço e equidade. Análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.
- YÁZIGI, Eduardo. *O mundo das calçadas*. São Paulo: USP e Imprensa Oficial de São Paulo, 2000.

Data do recebimento: 13/10/2005

Data do aceite: 13/12/2005