

O caminho do pedestre

Uma análise dos passeios públicos na Cidade de São Paulo

Prof. Ma. Denise Xavier¹

Resumo

A adoção do transporte motorizado individual na cidade de São Paulo implicou em um modelo urbano que beira hoje o colapso. Investir em outros modos de mobilidade é questão de garantir a sobrevivência do ambiente urbano. O presente artigo quer refletir sobre o deslocamento a pé com enfoque na qualidade de seu suporte – a calçada. Propõe a análise de como vimos lidando com esse espaço público, suas características, constituição e potenciais. Procura também esclarecer os motivos do estabelecimento pouco claros dos limites entre os domínios público e privado, reflete sobre suas causas e aponta a necessidade de revisão dessas práticas.

Palavra Chave: Pedestre; Calçada; Mobilidade Urbana; São Paulo;

Abstract

The choice of individual motorized transport made in the past by the city of São Paulo resulted in a urbanism model that is today close to collapse. Today invest in other modes of mobility can be the guarantee of survival of the urban environment This article aims to reflect on the pedestrian situation in the city, focusing on the quality of its space - the sidewalk. Proposes the analysis as we are dealing with public space, its characteristics, and its potential formation. It also seeks to understand our tradition of treating in a distorted way the boundaries between public and private domains in our cities, reflecting on their causes and pointing the needs to review these practices.

Pedestrian, Sidewalk, Urban Mobility, São Paulo;

Introdução

¹ Denise Xavier – Mestre em Teoria e História pela EESC-USP, Professora do Centro Universitário de Belas Artes, São Paulo; autora do Livro *Arquitetura Metropolitana*. São Paulo : Annablume , 2007.

O espaço da calçada pode ser visto como o primeiro elemento de contato das pessoas com o espaço público ao deixar o lote e ingressar na área pública. Ela é a articulação da esfera de maior interioridade – o domínio privado, o lote - com a de maior exterioridade – o espaço viário, a rua. Neste seu papel – elo de integração, ligação, ponte de atividades – as propriedades da calçada se atrelam aos contornos e definições que esses dois universos - **o público e o privado** - recebem de uma determinada sociedade.

A tradicional ambiguidade que afeta a gestão da coisa pública em nosso país, e em particular na história da constituição urbana da cidade de São Paulo, que de modo permissivo sempre deixou-se influenciar, pelos interesses privados de algum grupo social em detrimento dos outros, fez da calçada um farto exemplo dessa frouxidão administrativa.

Assim, a despeito de falarmos que a calçada já faz parte do espaço público, na prática verificamos inúmeras e sucessivas intervenções neste espaço de caráter absolutamente particular e individualista. Deste modo - escolhemos a pavimentação do passeio para combinar com o piso de nosso jardim, ou alteramos a inclinação da calçada para fazer caber uma rampa de acesso de garagem. Pensamos ser isso perfeitamente legítimo e não vemos incompatibilidade dessas escolhas tão pessoais na definição do tratamento desse espaço – que é público. Tratamos assim essa esfera coletiva como extensão de nosso espaço privado e não nos sentimos em desacordo ao fazermos isso.

Essa confusa e permissiva relação que criamos com o limite entre os domínios público e privado não apenas não é corrigida pelo poder público, que deveria zelar pelo o que lhe pertence de direito, como ele mesmo produz através de sua legislação uma das justificativas para a perpetuação destes equívocos.

Assim a Lei 09.294/81 - que dispõe sobre a construção e conservação das calçadas - atribui “...a *responsabilidade de construção, guarda e manutenção da calçada ao*

*proprietário do imóvel lindeiro...*², inclusive lhe imputando sanções pecuniárias caso isso não ocorra. O estado assim não apenas delega ao particular um dever que lhe cabe, mas também se exime de responsabilidade pela formação de um espaço urbano, irregular, descontínuo e fraturado.

Assim, no caso das calçadas a incoerência da legislação perpetua o comportamento dos particulares na usurpação do espaço público. Que é levado a interpretar o espaço público da calçada não como “também” seu, mas como “exclusivamente” seu.

A análise de como construímos, gerimos e vivenciamos - como sociedade -espaço público de nossas cidades pode falar muito sobre quem somos.

Henry Lefebvre defende que a constituição física de uma cidade é o resultado do trabalho de uma sociedade sobre um território³. O espaço urbano é assim o amálgama de uma série de projeções sociais sobre um território, a expressão mais concreta das dinâmicas econômicas, sociais e culturais de uma sociedade.

Dentre as categorias de espaço público – a calçada – pode ser considerada uma das estruturas físicas mais essenciais para o desempenho da vida urbana. Como condutores – as ruas e calçadas - são os responsáveis pela realização das necessárias atividades de deslocamentos e contatos que estruturam a vida cotidiana das cidades. Seu caráter infraestrutural se torna evidente quando nos apercebemos que o seu uso é quase **inevitável**. Assim diferentemente de outras categorias de espaço público – como praças e parques - em que se podemos decidir se queremos frequentar ou não , usar ruas e calçadas não se trata de opção. As necessidades ditadas pelo dia-a-dia urbano nos impõe seu uso.

Nesse contexto poderíamos concluir também, que como uma estrutura em que todos tem a necessidade de acesso, isso deveria fazer com que a calçada fosse a mais democrática das categorias de espaço público da cidade – uma vez que obrigatoriamente deveria atender à todos.

2 Cartilha passeio livre da prefeitura da cidade de São Paulo.

3 LEFEBVRE, Henry . *O Direito à Cidade*. São Paulo: Documentos. 1969.

A escolha do termo “*inevitável*” ao se referir ao uso de um espaço coletivo, quer apontar para o atual sentimento em relação ao espaço público. O medo e a ameaça que experimentamos nessa condição pode explicar o surgimento reativo de modelos espaciais de espaços coletivos segregados e hiper vigiados que dão a sensação, de uma aparente segurança. A reprodução desses espaços segregados vem minando a vitalidade dos espaços da vida coletiva – os espaços públicos.

Não podemos abrir mão do direito a cidade, como vimos fazendo. A recusa em ocupar os espaços públicos pode esvaziar os sentidos simbólicos desses territórios e inviabilizar a constituição de laços de sociabilidade tão necessários para a conquista de uma sociedade mais sã.

Espaço público hoje

Testemunhamos hoje uma alarmante fuga da vida dos espaços abertos e públicos da cidade para áreas isoladas, privativas e controladas. Nossa sociedade teme estar em público e a vida das grandes metrópoles vem sendo vista como estressante, caótica e doentia. Mesmo com essa rejeição nossas cidades não cessam de crescer, e não apresentam tendência de retração..⁴

A visão otimista que animava a análise do fenômeno urbano das metrópoles modernas na era industrial parece hoje oferecer seu reverso na sociedade pós-industrial.

Viver na cidade sempre foi sinônimo de proximidade física, seja de pessoas, coisas ou atividades. A cidade da revolução industrial, no entanto, intensifica tudo isso a tal ponto que acaba por produzir profundas mudanças na sociedade. Esse período marca a entrada definitiva da humanidade na era da cultura urbana. O novo molde produtivo-econômico - a indústria - fez da cidade sua sede e transformou o seu espaço em um palco de intensas atividades sociais, moldou uma nova sensibilidade e fabricou um

4 Segundo dados **World Urbanization Prospects The 2009 Revision**, Highlights da ONU 2008 marcou definitivamente a opção mundial pela vida urbana. Nesse ano pela primeira vez na história a população urbana superou a população rural. No Brasil essa tendência já se confirmou na década 60 e hoje o percentual de população que vive em cidades é de 86% e em 2025 estima-se que esse número alcance os 90% disponível em <http://esa.un.org/unpd/wpp/index.htm> acessado em: 20/09/11

novo sujeito – o *tipo metropolitano*. Este personagem que nasce primeiro de uma perspectiva mais poética com o *flâneur* de Baudelaire – do sujeito capaz de extrair do excesso de presença o prazer da observação anônima de um voyeur - e ganha mais adiante em característica mais patológica - de um insone ao tentar se proteger do excesso de estímulos - em Simmel em seu texto “Metrópole e vida mental”⁵

Nos primeiros estágios a metrópole industrial o espaço da cidade era visto como um ambiente rico de inter-relações. A metrópole moderna era o lugar da *experiência do choque*⁶, estar em público significava estar preparado para experimentar o novo. Essa vulnerabilidade ao inesperado advindo dos encontros fortuitos da multidão era vista até então como uma característica positiva e estimulante do ambiente urbano.

Hoje são exatamente esses encontros inesperados que tememos. A vida nas grandes cidades ganhou conotações negativas. Em cidades da escala de megametrópoles vivemos a dicotômica condição de estarmos próximos fisicamente, mas desejarmos estar distantes.

A cultura do choque – o prazer do encontro com o “outro” aquele que é “diferente” de nós – foi substituído pelo pânico de nos sentirmos expostos e ameaçados.

O declínio dos espaços públicos hoje nas metrópoles contemporâneas vem ocupando boa parte do tempo dos teóricos e técnicos de planejamento e gestão das cidades.

Vivemos em uma sociedade cindida e que produz por sua vez uma cidade igualmente cindida. São Paulo exhibe em sua estrutura física a presença de realidades sociais discrepantes que convivem lado a lado em seu território fazendo da cidade um palco de atritos.

A ameaça de um colapso interno à metrópole contemporânea, já vem há muito tempo apresentando seus efeitos. Dos temas eleitos como indicadores da deterioração da

5 SIMMEL, Georg. *Metrópole e vida mental* In: VELHO, Gilberto (Org). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., (s/d)

6 BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo*. Trad. José Martins Barbosa, Hemerson Alves Batista. São Paulo: Brasiliense, 1989. (Obras escolhidas; v. 3)

qualidade de vida nas metrópoles hoje - a violência urbana - é sem sombra de dúvida o assunto que mais intriga e mobiliza a sociedade como um todo.

A sensação de opressão vivida pela sociedade a partir da escalada da violência no meio urbano vem compondo uma nova geografia para a cidade - *a geografia do medo*. Assim a cidade de maneira reativa reedita seus espaços através de uma estratégia simplificadora de ação - cujo o valor definitivo reside nos conceitos de controle, defesa e repressão - todas técnicas que se limitam a conjugar os princípios da segregação social como solução para o conflito.

Os chamados *enclaves fortificados*⁷ parecem resumir a resposta reativa da metrópole contemporânea que vê na **co**-presença com o *diferente* uma ameaça. Nesses espaços a presença de um único grupo social representa uma condição tranquilizadora, neles o convívio entre iguais em espaço privado é visto como uma arma à ameaça da vida pública.

O fato que se nota é que a cidade ao adotar o espaço da homogeneidade e da exclusão como ideais a serem reproduzidas, acaba por minar exatamente aquilo que havia de mais característico, (e por que não dizer enriquecedor como fonte de experiências), na formação da cultura urbana – *a heterogeneidade*.⁸

Hoje a sociedade vê naquilo que é privado, individual e excludente valores que aplacam sensação generalizada de insegurança.

A proliferação desses espaços controlados e excludentes provoca um efeito devastador na cidade. A entropia da vitalidade urbana para o interior destes espaços fechados não resolve a insegurança do espaço público ao contrario disso, pode incorrer no estímulo de um processo vicioso e muito perigoso para a cidade. Afinal a reprodução desses aparatos, não significa que o espaço público deixa de existir ele apenas se esvazia. E quanto mais vazios mais se tornam inseguros.

7 CALDEIRA, Teresa Pires do Rio . *Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo : Ed. 34/ Edusp, 2000. Pg 257. A autora neste livro define de *enclaves fortificados* por porções espaciais do território da cidade isoladas e preparadas para conter vida apartada do contato com o espaço público – são exemplos de enclaves , condomínios fechadas, shopping center, conjuntos de escritórios entre outros; todos espaços privados de uso coletivo porém com caráter segregacionista.

8 CASTELLS, Manuel . *A Questão Urbana*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1983. Pg 129

O crescente abandono dos espaços públicos, o enfraquecimento da sociabilidade, pode provocar a perda do sentido comunitário - do sentido de pertencimento - produzindo uma cidade progressivamente injusta e desigual.

Assim se quisermos apostar em uma cidade mais sã teremos que nos empenhar na reconquista dos espaços públicos, no fortalecimento de nossos laços comunitários, na recondução da sociedade a um patamar mais sólido onde o espírito democrático possa estimular a convivência e tolerância entre os *não iguais*.

Contato e deslocamentos

A condução de nossas atividades cotidianas nos impõe uma série de necessários deslocamentos e contatos. A análise das propriedades dos meios disponíveis para esses contatos se darem pode nos revelar muitos aspectos de uma sociedade.

Com a entrada da sociedade no mundo moderno o caráter contemplativo dos espaços públicos do passado foi sendo progressivamente substituído pela valorização da eficiência e velocidade na realização das tarefas cotidianas. A cidade Industrial fez de ruas, calçadas, praças e todos os tipos de espaços abertos e livres um substrato para o desenvolvimento dos fluxos, ligações e passagens.

A procura exponencial por eficiência levou nossa sociedade a desenvolver – via tecnologia - novos modos de deslocamentos. Assim à revolução tecnológica mecânica do século XX se somou a revolução tecnológica informacional do século XXI – propiciando o deslocamento e contato sem o percurso – a presença virtual.

Para alguns teóricos, como o polêmico arquiteto e filósofo Paul Virilio essas mudanças já sentidas no padrão dos deslocamentos na cidade, são apenas a ponta do iceberg das transformações que estão sendo gestadas por tais avanços. Para ele, as conquistas tecnológicas dos últimos tempos vêm afetando profundamente nossa percepção de realidade espaço/temporal. A revolução tecnológica que estamos testemunhando produziu, nessas últimas décadas, tantos aparatos facilitadores de

comunicação e contato, que hoje somos capazes de “estarmos” em vários lugares sem ao menos sairmos de casa.

Essa onipresença e a supressão das distâncias do – *just in time* - poderia na visão do teórico francês comprometer a necessidade da manutenção do padrão de contiguidade física da vida urbana. Isso significaria: *o fim da cidade*– como estrutura física conhecida.⁹

As afirmações um tanto catastróficas proclamadas por Paul Virillio são relativizadas por outros autores, como Manuel Castells, por exemplo, que defende que apesar do que se imagina “(...) o *desenvolvimento da comunicação eletrônica e do sistema de informação(...)*” que propicia uma crescente “(...) *dissociação entre a proximidade espacial e o desempenho das funções rotineiras (...)*”¹⁰ isso não implicaria no fim das cidades. Ao contrário o âmbito das tecnologias avançadas se vale do meio urbano para se reproduzir, fazendo do território das cidades, polos para o desenvolvimento e fomento tecnológico.

Castells acredita que a cidade hoje se realiza em um misto de concentração e dispersão favorecida por esses novos aparatos informacionais.¹¹ Esses por sua vez apesar de implicar em transformações profundas ao meio urbano com recursos como: as comunicações *on line*; os *cibers* espaços etc., não substituirão a cidade física - o território dos contatos face a face.

Assim poderíamos concluir que ao invés de suprimir a necessidade da aglomeração física em um território os novos meios tecnológicos informacionais se sobrepõem à estas, afetando-as e contaminando-as. As cidades passam assim a somar aos deslocamentos, fluxos e contatos físicos outra camada de deslocamentos, fluxos e contatos – agora virtuais.

A constatação de que nossa fisicalidade esta sendo continuamente transformada e afetada pelos novos aparatos da era digital é inegável. Nesse contexto nossa

9 VIRILIO, Paul *O espaço crítico* - Rio de Janeiro: Editora 34, 1993.

10 CASTELLS, M. *A Sociedade em Rede*, Editora Paz e Terra pg 483

11 IDEM. p.487

percepção é constantemente requisitada a se adaptar a paradigmas que se renovam dia a dia. A velocidade com que esse aparatos são criados é tão vertiginosa que muitas vezes nos tornamos alheios a eles.

A revolução informacional que testemunhamos hoje exige adaptações radicais não apenas ao sujeito, mas também à estrutura espacial que lhe dá suporte, transformando-a e impondo o desenvolvimento de infraestruturas que possam promover desenvolvimento de suas potencialidades.

Não é difícil de encontrarmos em nossa cidade os traços destas transformações – como a presença de edifícios ociosos ou o esvaziamento de porções da cidade afetadas pelas mudanças de atividades produtivas.

É claro que a supressão de algumas atividades cotidianas que implicavam em acessos físicos sendo substituídos por acessos virtuais não ameaça a animação da vida na cidade, que recebe dia a dia novas e diversas necessidades de circulação, deslocamento e contato.

O direito à mobilidade

O assunto das calçadas e a condição de pedestre – está hoje presente nos fóruns de planejamento e gestão das metrópoles contemporâneas. Nesses encontros, assuntos como: *mobilidade, acessibilidade, sustentabilidade etc.*, se tornaram recorrentes e parecem sinalizar um momento de crise bem como indicam a necessidade de mudança de paradigmas através de um urgente balanço crítico de nosso estágio de desenvolvimento social.

O direito à mobilidade, ao contato e acesso às coisas, pessoas, meios e lugares – são hoje considerados indicadores de bem estar social. O intenso debate sobre esses assuntos significa que tal direito não está, por natureza, assegurado em nossas cidades. O curioso é que seja exatamente de dentro de uma sociedade tecnologicamente avançada como a nossa – onde meios, cada vez mais sofisticados,

são criados para propiciar crescentes oportunidades de deslocamento e contato - que o debate de coisas tão básicas como: *o direito de ir vir*, se acirre.

A ironia aqui implicada, não é difícil de ser entendida quando nos aprofundamos em sua análise. A questão reside em como formulamos nossas afirmações – a tal sociedade avançada que vivemos é na verdade avançada apenas para alguns. Basta olharmos e território da cidade para notarmos que vivemos hoje a concomitâncias de diferentes estágios de desenvolvimento técnico. Convivem assim, lado a lado porções espaciais dignas do estágio de desenvolvimento medieval com ambientes altamente tecnológicos. A discussão então do “direito a” é na verdade a luta pelo acesso de todos às benesses que nosso estágio de desenvolvimento técnico pode oferecer.

A conquista de direitos

Podemos testemunhar hoje o crescente interesse na sociedade contemporânea pelas matérias de direitos. Assim a sociedade da “*consciência ecológica*”, da “*responsabilidade social*” e do “*politicamente correto*” vem se preocupando em nominar através de legislações específicas, estabelecimento de protocolos, selos e certificados - parâmetros para uma ação mais consequente do homem.

Nesse contexto, a efetivação da norma sobre acessibilidade NBR9050 pode ser vista como um importante marco no sentido da realização do direito fundamental de ir e vir, previsto pela constituição de 1988. Seguindo o mesmo princípio e objetivando “...*contribuir para melhorar a paisagem urbana, a acessibilidade, o resgate do passeio público pela calçada e a socialização dos espaços públicos*”¹² - é que a prefeitura da cidade de São Paulo, balizada no Decreto Lei 45 904/05, publica a cartilha do Programa Passeio Livre em 2005.

12 Cartilha passeio livre da prefeitura da cidade de São Paulo disponível em: http://ww2.prefeitura.sp.gov.br/passeiolivre/pdf/cartilha_passeio_livre.pdf acessado em: 20/09/2011

Essa cartilha fixa assim alguns parâmetros para a realização de uma calçada mais acessível. Por exemplo: estabelece 3 faixas a serem respeitadas nos projetos e conservação de passeios públicos. A saber:

“

1ª. Faixa de Serviço

Destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou portadores de deficiências, poste de iluminação, sinalização de trânsito e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones, caixa de correio e lixeiras.

2ª Faixa livre

A faixa livre é destinada exclusivamente à circulação de pedestres, portanto deve estar livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos, temporários ou permanente ou vegetação. Deve atender as seguintes características:

- *possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição;*
- *possuir largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);*
- *ser contínua, sem qualquer emenda, reparo ou fissura. Portanto, em qualquer intervenção o piso deve ser reparado em toda a sua largura seguindo o modelo original.*

3ª Faixa de acesso

Área em frente ao seu imóvel ou terreno, onde pode estar a vegetação, rampas, toldos, propaganda e mobiliário móvel como mesas de bar e floreiras, desde que não impeçam o acesso aos imóveis. É portanto uma faixa de apoio à sua propriedade¹³



Fig.1 – Fonte – Cartilha Passeio Livre

Aspectos subliminares

A recente edição de normativas, cartilhas e campanhas de conscientizações, são indícios do desenvolvimento de uma sociedade mais organizada na defesa das matérias de direito. No entanto é importante notar que boa parte destas regras estão direcionadas a doutrinar e regulamentar a ação do poder privado.

“A Prefeitura da Cidade de São Paulo criou o Programa Passeio Livre, que visa conscientizar e sensibilizar a população sobre a importância de construir, recuperar e manter as calçadas da cidade em bom estado de conservação.”¹⁴

Podemos notar no texto acima que: se valendo de uma legislação frouxa que atribui a construção, guarda e conservação do espaço público da calçada ao particular, o poder público não chega a focar a si mesmo como agente nesse processo. Seu papel nesse contexto se limita ao de **doutrinar, policiar e punir**. As calçadas na cidade de São Paulo se tornam assim a cristalização física dessas práticas esquivas e permissivas do poder público

Fragmentadas, descontínuas, irregulares é assim que se definem a maioria dos passeios públicos em nossa cidade. Do composto geral da cidade apenas algumas

porções- consideradas estratégicas – é que vem merecendo a atenção do poder público no sentido de coordenar ou orientar a adoção de um desenho de conjunto. No entanto ao listarmos essas recentes intervenções, não será difícil identificar a presença definidora de atores do interesse privado orquestrando e as vezes patrocinando essas iniciativas.

Reforma das calçadas da Avenida Paulista – Associação Paulista Viva – OSCIP (iniciativa empresarial)

Reforma das calçadas da Rua Oscar Freire - Operadora de cartões American Express e associação dos Lojista da Rua Oscar Freire

Intervenções urbanas no Bairro da Vila Olímpia – Movimento Colmeia -ONG (iniciativa empresarial)

Reforma das Calçadas da Rua 25 de março – Associação dos Lojistas da Rua 25 de Março

Reforma das Calçadas da Rua João Cachoeira – Associação dos Lojistas da Rua João Cachoeira.

Intervenção na Rua Avanhandava - Associação dos Restaurantes da Rua Avanhandava.

É fato notório que o ambiente urbano se caracteriza pela disputa de poder entre grupos e atores sociais, nesse contexto a omissão do Estado como mediador destes conflitos na definição dos espaços públicos pode inviabilizar a estruturação de uma sociedade democrática.

A rua, a calçada, a praça, o parque - são espaços públicos e como tais são responsabilidade do poder público. A atribuição das decisões que envolve a realização do espaço público ao particular pode incorrer em uma perigosa prevalência do interesse do grupo social que se colocou a frente da ação.

Considerações Finais

A prioridade - o pedestre

Pedestre – aquele que viaja *a pé*. Na definição deste termo vemos refletidos dois sentidos ancestrais– o caminhar – como habilidade motora natural ao homem e a necessidade em si da viagem – os deslocamentos – que atribuem sentido a vida em sociedade. A temporalidade da convivência somente se realiza nos deslocamentos a pé.

Andar a pé é sem dúvida o modo mais arcaico e, também, o mais democrático em uma cidade, pois não prescinde de nenhum meio tecnológico externo para a sua realização. *Somos assim todos pedestres.* – E essa afirmação por mais que soe óbvia nos lembra de uma qualidade igualitária, que deveria ser valorizada em uma sociedade de capital social desenvolvido.

A prioridade é o pedestre – é o que diz o Código de Transito Brasileiro(1998). Esse também é o teor principal de campanhas de trânsito recém implementadas pela prefeitura, que mais uma vez aposta na tríade - **doutrinar, policiar e punir** - como fator de mudança de comportamento. De novo, o poder público cobra da sociedade civil mudanças que não é capaz de reproduzir em suas iniciativas.

Assim para ser justo, do mesmo modo que o poder público exige dos motoristas que respeitem o direito do pedestre - quando esse intercepta o espaço do carro - à prioridade do deslocamento, do mesmo modo deveria se preocupar em respeitar o direito do **percurso contínuo** do pedestre - quando esse ocupa a esfera do passeio público que por natureza lhe pertence - a calçada. Incoerência reforçada pela legislação - promovida pelo mesmo poder publico – que esfacela o território ao atribuir à cada proprietário uma parcela da decisão que deveria ser coletiva.

As viagens a pé - como o modo de deslocamento mais igualitário - deveriam se desenvolver sem obstáculos, facilitadas e contínuas, para que todos pudessem gozar dos espaços urbanos tornando-os vivos e animados por uma sociabilidade sadia. No entanto isso tardará a acontecer caso o poder público se atrase em reassumir o papel

que lhe cabe – o de gestor da coisa pública - retomando para a si as decisões sobre o destino dos espaços da cidade, e tratando com consciência coletiva as alterações que neles ocorram. Somente aí, poderemos almejar um estágio mais avançado de democracia e uma cidade mais generosa.

Bibliografia

BENJAMIN, Walter. “A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica”. In: . *Magia e Técnica, Arte e Política*. Trad. Sérgio Paulo Rouanet. São Paulo: Brasiliense, 1987. (Obras Escolhidas v.1)

_____. *Charles Baudelaire um lírico no auge do capitalismo*. Trad. José Martins Barbosa, Hemerson Alves Batista. São Paulo: Brasiliense, 1989. (Obras escolhidas; v. 3)

CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede*. Paz e Terra. 2007

_____. *A Questão Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1983.

LEFEBVRE, Henry . *O Direito à Cidade*. São Paulo: Documentos, 1969

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço – Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo : Editora Hucitec, 1997.

SIMMEL, Georg. “Metrópole e vida mental” In: VELHO, Gilberto (Org). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., (s/d)

VIRILIO, Paul . *O Espaço Crítico* - Rio de Janeiro: Editora 34. 1993.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio . *Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo : Ed. 34/ Edusp. 2000.

YÁZIGI, Eduardo. *O Mundo das Calçadas*. São Paulo : Humanitas/ FFLCH/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.

MEYER, Regina M. P. “O espaço da vida coletiva”. In: *Os Centros das metrópoles*. São Paulo : Editora Terceiro Nome : Viva o Centro : Imprensa Oficial do Estado, 2001

Sites

Abraspe – Associação Brasileira de Pedestre - <http://www.pedestre.org.br>

Associação Paulista Viva- <http://www.associacaopaulistaviva.org.br>

Cartilha passeio livre da prefeitura da cidade de São Paulo
http://ww2.prefeitura.sp.gov.br/passeiolivre/pdf/cartilha_passeio_livre.pdf

Dicionário Aurélio - <http://www.dicionariodoaurelio.com>

Movimento Colmeia - <http://www.colmeiasp.com.br>

United Nation –Department of Economic and Social Affairs -
<http://esa.un.org/unpd/wpp/index.htm>