

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA – PUC/SP
Coordenadoria Geral de Especialização, Aperfeiçoamento e Extensão

VANESSA ROQUE HENRIQUES

**Entre permanência e passagem: a importância dos bancos na cidade de
São Paulo**

SÃO PAULO

2015

VANESSA ROQUE HENRIQUES

Entre permanência e passagem: a importância dos bancos na cidade de São
Paulo

Monografia de Conclusão do Curso de
Especialização em Economia Urbana e
Gestão Pública apresentada à
Coordenadoria Geral de Especialização,
Aperfeiçoamento e Extensão (COGEAE)

Orientador: Prof. Gabriel Almeida Antunes
Rossini

SÃO PAULO

2015

Agradecimentos

Entrei no curso motivada por aprender mais em uma área que não era de meu domínio, mas de grande interesse. Não posso dizer que saio do curso dominando a área, mas saio com os olhares e os ouvidos mais atentos para diversos assuntos, algumas referências básicas no bolso e amigos para quem possa pedir socorro. A trilha é longa, e esse é apenas o começo.

Inicio os meus agradecimentos mencionando aqueles que me proporcionaram chegar até aqui: meus pais, ainda que não entendam muito bem o que eu estudo e o que eu quero fazer com isso, estão ao meu lado e se compadeceram de mim ao reclamar das aulas que tomavam todos os meus sábados.

À minha irmã Andréia agradeço o incentivo aos estudos, o exemplo que é para mim, a companhia de todas as horas e mesmo as chacotas com a minha insistência em cumprir prazos.

Às amigas de aula e, agora, de vida, Natália e Soraia, por ouvir meus lamentos, pela companhia no café e pão de queijo dos intervalos, e com quem compartilhei muito mais do que referências bibliográficas.

Ao Carlos, essas palavras são muito poucas para agradecer todo o incentivo em começar o curso, levá-lo adiante e, principalmente, terminar a monografia com a segurança de quem sabe o que escreve. Agradeço a paciência em me ouvir contando sobre as aulas, as leituras, e as aflições pertinentes à execução da monografia. Espero que você saiba que é o meu porto seguro e minha inspiração na vida (não só acadêmica).

Espero que a leitura que se segue agrade a todos, e a vocês em especial, pois são a quem dedico este texto.

(...) Artomove lá nem sabe se é home ou se é muié

Quem é rico anda em burrico

Quem é pobre anda a pé

Mas o pobre vê nas estrada

O orvaio beijando as flô

Vê de perto o galo campina

Que quando canta muda de cor

Vai moiando os pés no riacho

Que água fresca, nosso Senhor

Vai oiando coisa a grané

Coisas qui, pra mode vê

O cristão tem que andá a pé

Estrada de Canindé

Luiz Gonzaga

RESUMO

Este trabalho busca investigar as motivações para se passar e permanecer na cidade de São Paulo contemporânea, com foco no oferecimento e utilização de bancos e assentos. Define-se as visões de cidade pertinente à análise, os motivos e obstáculos para se passar e permanecer, o papel desempenhado pelo mobiliário urbano em geral — e por bancos e assentos em especial — e, por fim, as principais políticas públicas vigentes com foco na utilização dos espaços públicos. O estudo baseia-se em revisão bibliográfica multidisciplinar sobre o tema, destacando a importância do oferecimento de espaços públicos adequados ao descanso e à reflexão em uma cidade de fluxos.

Palavras-chave: mobiliário urbano; bancos e assentos; espaço público

ABSTRACT

This paper investigates the motivations to move and stay in contemporary São Paulo city, focusing on the offering and use of benches and seats. Different city views that are relevant to the analysis are defined, as well as the motives and obstacles to pass and stay, the role of street furniture in general — and particularly benches and seats — and, finally, the main current public policies with focus the use of public spaces. This study is based on multidisciplinary literature review on the topic, highlighting the importance of offering public spaces suitable for rest and reflection in a city of flows.

Key words: street furniture; benches and seats; public space

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Cruzamento entre as ruas Direita e São Bento	26
Figura 2: Praça General Gentil Falcão	34
Figura 3: Rua da Quitanda	37
Figura 4: Resumo dos resultados	40
Figura 5: Largo São Francisco	41
Figura 6: Parklet na Vila Mariana	43

SUMÁRIO

Introdução	9
Capítulo 1: As múltiplas cidades	12
1.1 A cidade como negócio	12
1.2 A cidade como lugar	16
1.3 A cidade do cidadão	19
Capítulo 2: Permanência e passagem	22
2.1 A cidade do pedestre	22
2.2 Passar por onde?.....	25
2.3 Ficar pra que?.....	28
Capítulo 3: A escala humana na escala urbana	31
3.1 O papel do mobiliário urbano	31
3.2 Bancos e assentos	35
3.3 Políticas para o espaço público	39
Conclusão	47
Fontes consultadas	51

Introdução

A cidade de São Paulo é conhecida por alguns rótulos, alguns verídicos, outros nem tanto. A eterna terra da garoa é também conhecida como a cidade que não para, a metrópole selvagem, aquela que nunca dorme, cujos habitantes trabalham muito — para alguns, até demais — e, por fim, lugar para se fazer dinheiro.

Qual é a implicação desta imagem construída a respeito de nossa cidade? Gostaria de focar em apenas um destes aspectos, de suma importância para nossa reflexão. O que significa residir em uma cidade de movimento, de fluxos, que nunca para? Haveria motivos para se parar em São Paulo?

Partindo deste questionamento é possível tecer algumas hipóteses. A cidade seria então apenas uma passagem, uma via de trânsito rápido, sem semáforo e sem recuo, de onde não se pode enxergar o horizonte? Ou seria então um espaço de convivência, como uma praça, onde é possível parar, conversar, refletir e contemplar?

O ato de parar, muitas vezes menosprezado em uma sociedade de fluxos, seria um primeiro movimento no sentido de um questionamento, um momento de reflexão que às vezes nos escapa pela velocidade do cotidiano. O estímulo à convivência e à apropriação dos espaços públicos, em seguida, seriam algumas consequências possíveis deste processo.

Pretende-se, com o presente trabalho, investigar se São Paulo é uma cidade de passagem ou de permanência. Para isso, adotaremos uma perspectiva de escala humana, focando nossa análise em um equipamento urbano possivelmente cada vez mais escasso: os bancos.

É comum transitar por vias movimentadas, com comércio abundante e grande fluxo de pessoas, e não encontrar um único banco. Item essencial para o descanso, mas também um convite ao relaxamento e à contemplação do entorno e dos transeuntes, os bancos encontram-se escondidos em meio a algumas praças e parques, e ainda assim deixando a sensação de quantidade insuficiente.

Este trabalho tem por objetivo investigar as motivações para permanecer ou passar pelas ruas da cidade de São Paulo contemporânea, procurando estabelecer uma relação entre a disposição do mobiliário urbano e uma política pública que valorize o passar em detrimento ao permanecer. Para isso, pretende-se explorar a função dos

bancos e assentos, os motivos para usufruir dos mesmos e o estado das políticas voltadas para o mobiliário urbano.

Tendo em vista o exposto, o trabalho está dividido em três partes. O primeiro capítulo revisa alguns papéis assumidos pela cidade contemporânea, procurando situá-la no que diz respeito à sua posição no mundo econômico, na relação que constrói com seus cidadãos e no que diz respeito à formação de laços afetivos para com esse território.

No segundo capítulo descemos ao nível dos olhos, abordando a cidade sob a ótica do pedestre. Reconhecemos, nesse momento, os movimentos de passagem e permanência, procurando tecer relações e contradições entre tais correntes. O terceiro capítulo explora a importância do mobiliário urbano para este universo, com destaque para as funções desempenhadas pelos bancos e assentos. Além disso, são apresentadas algumas políticas contemporâneas que visam à valorização do espaço público na cidade de São Paulo.

A metodologia adotada foi composta, principalmente, pela revisão bibliográfica de autores de diferentes áreas, como Economia, Sociologia, Geografia, Arquitetura, *Design* e Urbanismo. Buscamos, assim, traçar uma visão abrangente sobre a questão, com foco multidisciplinar, ainda que alguns paralelos possam ser identificados. As obras de David Harvey e Milton Santos, largamente citadas no início do trabalho, trazem à pesquisa visões críticas e muito atentas às particularidades do terceiro mundo. Jan Gehl retoma, em seus trabalhos, o espírito da cidade partilhada tão cara à teoria de Jane Jacobs, que dialoga com a criação de laços entre os indivíduos e lugares defendida por Yi-Fu Tuan. A influência do *design* na construção de espaços públicos é preocupação de Kevin Lynch, e encontra em Patrícia Andrade sua interpretação mais contemporânea.

Além da produção acadêmica, recorremos a uma ampla consulta a reportagens de jornais, rádio e televisão, que contribuíram para a análise das principais políticas públicas vigentes. A aproximação com a esfera pública foi de extrema importância para a condução da pesquisa — e se deu através de entrevista presencial (previamente estruturada) com representante da SP Urbanismo —, ajudando na definição do caminho da análise e no entendimento dos programas vigentes. Por fim, a experiência de pedestre também contribuiu para a condução deste trabalho, possibilitando a verificação *in loco* e o registro fotográfico de determinadas situações e iniciativas.

Procuramos, assim, explorar o assunto sob diferentes perspectivas, levantando questões pertinentes para diversas áreas. A ausência de registro oficial sobre a quantidade e localização dos bancos da cidade de São Paulo, bem como a escassa bibliografia sobre este tema específico justificam o presente estudo, que não se propõe a preencher esta lacuna, mas sim provocar reflexões.

A necessidade de se pensar e repensar o espaço público continuamente contribui para a construção de uma sociedade crítica e ativa. O recorte físico caracterizado pelos bancos procura simbolizar essa discussão, bem como materializa a disputa entre uma cidade de passagem e outra de permanência, cujas bases encontram-se também em equipamentos simples como estes.

Capítulo 1: As múltiplas cidades

A cidade, assim como os indivíduos que nela vivem, não é uma só. Ela possui diversas faces, as quais se revelam aos poucos (quando se revelam) aos seus habitantes: a face política, a econômica, a social, a cultural, aquela que unifica, aquela que segrega, e tantas outras que poderíamos nomear.

Neste primeiro capítulo abordaremos algumas dessas faces, de forma a contribuir para o debate sobre a utilização do espaço público e sua relação com o mobiliário urbano. Três foram selecionadas: a cidade como negócio (a cidade como *locus* da produção e dos negócios e, ela mesma, transformada em mercadoria), a cidade como lugar – da qual os cidadãos se apropriam e se reconhecem como sua parte – e, por fim, a cidade do cidadão – em oposição à cidade segregada e ocupada por consumidores.

Procuramos, assim, elencar alguns dos aspectos que contribuem para a conformação de espaços públicos vivos e de qualidade, bem como traçar um perfil da cidade que queremos construir. Entender alguns dos papéis assumidos pela cidade é apenas o começo.

1.1 A cidade como negócio

Para Manuel Castells, os primeiros aglomerados humanos densos e sedentários datam de 2.500 a 3.000 a.C., em locais nos quais as condições naturais, as técnicas desenvolvidas e a organização social alcançada permitiram ao agricultor produzir mais do que se precisa para subsistir. O excedente agrícola permitiu, assim, a existência das cidades, as quais se ocupam da organização política, administrativa e religiosa de determinada localidade, sendo elas mesmas um símbolo da complexidade social recém-adquirida. A cidade seria, portanto:

O lugar geográfico onde se instala a superestrutura político-administrativa de uma sociedade que chegou a um ponto de desenvolvimento técnico e social (natural e cultural) de tal ordem que existe uma diferenciação do produto em reprodução simples e ampliada da força de trabalho, chegando a um sistema de *distribuição e de troca*, que supõe a existência: 1. de um sistema de classes sociais;

2. de um sistema político permitindo ao mesmo tempo o funcionamento do conjunto social e o domínio de uma classe; 3. de um sistema institucional de investimento, em particular no que concerne à cultura e à técnica; 4. de um sistema de troca com o exterior (CASTELLS, 1983; p.20, grifos do autor).

Partindo desta visão, o autor destaca três conformações marcantes de cidade: a romana, ligada principalmente à conquista de povos e ao domínio de territórios; a cidade medieval, cujo mercado surge entre as fortalezas feudais e, finalmente, a cidade industrial. Henry Lefebvre, em seu *O direito à cidade*, defende a existência dos mesmos momentos, adicionando apenas uma cidade anterior a essas – a cidade oriental, identificada com o modo de produção asiático (LEFEBVRE, 2001; p. 3).

Lefebvre atribui ao capitalismo industrial, no entanto, o poder de dissolução da cidade enquanto sistema institucional e social organizado em torno de objetivos comuns. O papel assumido pela mercadoria “enquanto engrenagem de base do sistema econômico, a divisão técnica e social do trabalho, a diversificação dos interesses econômicos e sociais sobre um espaço mais vasto, a homogeneização do sistema institucional, ocasionam a irrupção da conjunção de uma forma espacial, a cidade, e da esfera de domínio social de uma classe específica, a burguesia” (LEFEBVRE apud CASTELLS, 1983; p.22).

Essa cidade adquire, segundo o autor, as feições de um produto (ou seja, marcado por seu valor de troca) ao invés de uma obra (identificada com o valor de uso): “a própria cidade é uma *obra*, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, a direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos *produtos*. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca” (LEFEBVRE, 2001; p. 4, grifos do autor).

A industrialização citada pelos autores nas obras em questão – cujas primeiras edições datam do final da década de 1960, início da década de 1970 – não é homogênea, e vem sofrendo transformações. No período em que escrevem, o capitalismo industrial atuava dentro de um regime que David Harvey denominou fordista-keynesiano, caracterizado pelo crescimento econômico, o Estado de bem-estar social e o controle das relações de trabalho.

O período, que abarca o pós-crise de 1929 e se estende até a década de 1970, é marcado pelo pacto entre diferentes atores da sociedade: os trabalhadores, sob a liderança dos sindicatos, abrem mão de uma postura revolucionária mediante ganhos reais crescentes e subsequente inclusão no mundo do consumo; o capital industrial

beneficia-se do aumento da produtividade e do crescimento sustentável do investimento dentro de um arranjo que garante demanda efetiva para seus produtos; e, finalmente, o Estado controla a economia (seguindo uma administração de perfil keynesiano) e firma-se como o canal institucional de negociação entre os atores (HARVEY, 1993).

O arranjo, rígido demais na colocação de Harvey, não conseguiu se sustentar diante de um novo contexto: as economias japonesa e europeia haviam se recuperado; os países periféricos conduziram processos de industrialização; os mercados estavam saturados, quebrando o frágil equilíbrio trazido pelo pacto; tecnologias poupadoras de mão de obra começam a surgir, assim como redes globais de produção e distribuição e, por fim, o choque do petróleo, que trouxe instabilidade e incerteza à economia mundial.

Diante do exposto, a saída seria apostar em um novo modelo, desta vez calcado no que Harvey definiu como regime de acumulação flexível. Assiste-se à reestruturação do processo produtivo — com a separação geográfica das plantas produtivas e das atividades de comando —, à flexibilização das relações de trabalho e ao protagonismo assumido pelo setor de serviços e pelas tecnologias da informação (TI).

Sobre este momento, a importante análise de Castells aponta para um duplo movimento de transformação: uma na trajetória tecnológica, com ganhos de produtividade trazidos pela disseminação das tecnologias de informação; e outra na trajetória organizacional, com a crise da empresa verticalmente integrada e o surgimento de modelos mais flexíveis, em forma de rede — o que garante relativa unidade em meio à reestruturação produtiva (CASTELLS, 1999).

Conforme apontado, as transformações na economia e, principalmente, no processo produtivo, implicam em transformações na organização do espaço. A centralização de atividades de comando, acompanhada do crescimento e diversificação do setor de serviços, por um lado, e o deslocamento da produção em busca de maiores vantagens competitivas, por outro, acabam por reordenar não só os espaços nacionais, mas também o espaço global.

Cada vez mais conectados entre si, os territórios adquirem novas feições, competindo por mais e melhores espaços no cenário mundial. Como caracteriza Milton Santos, passa-se a trabalhar com um motor único — a mais-valia universal — a partir de um conjunto de mundializações: do produto, do dinheiro, do crédito, da dívida, do consumo e da informação (SANTOS, 2000).

Nesse ambiente, não só as grandes empresas competem entre si, mas também os territórios. Com a proliferação de negócios transnacionais, a unidade de decisão já não

cabe aos Estados nacionais, mas sim às suas cidades, fortalecidas pelo posto assumido na economia mundial.

O papel assumido pelas cidades em um contexto de dispersão geográfica da produção foi analisado por Saskia Sassen. Para a autora, tal dispersão reforçaria a necessidade de integração e comando das redes, o que acabaria por fortalecer as funções corporativas centrais. As tarefas administrativas, nesse contexto, assumiriam uma complexidade crescente, incentivando sua terceirização.

Tais serviços seriam desempenhados por firmas especializadas, as quais se beneficiariam do ambiente favorável proporcionado por economias de aglomeração que surgem principalmente em grande conglomerados urbanos. Assim como a indústria, o setor de serviços também passaria a operar em rede à medida que diversificaria sua cartela de clientes (nacionais e internacionais).

No extremo deste cenário, essas transações passariam a ocorrer entre cidades — no caso, cidades globais —, as quais guardariam mais semelhanças entre si do que em relação aos Estados nacionais nos quais se encontram inseridas. Essa situação reforçaria as desigualdades existentes nesses territórios, uma vez que movimentariam toda uma gama de serviços para atender a esses profissionais extremamente especializados (SASSEN, 2001).

As reflexões de David Harvey novamente nos ajudam a entender o período:

A maior ênfase na ação local (...) parece ter algo a ver com o declínio dos poderes do Estado-Nação no controle do fluxo monetário multinacional, de maneira que os investimentos tomam cada vez mais a forma de uma negociação entre o capital financeiro internacional e os poderes locais, os quais fazem o melhor possível para maximizar a atratividade local para o desenvolvimento capitalista (HARVEY, 1996; p. 50).

Segundo o autor, a passagem do regime fordista-keynesiano para o de acumulação flexível implica no início de uma competição interurbana por recursos e investimentos. A administração urbana orienta-se "no sentido de prover um 'bom clima de negócios' e oferecer todos os tipos de atrativos para trazer capitais para a cidade" (HARVEY, 1996; p. 57).

A cidade, ela mesma tornada um negócio, tentaria tornar-se mais atrativa aos desígnios do capital. Os grandes projetos urbanos, muitos deles firmados com base em

parcerias público-privadas (PPP), são ilustrativos deste processo, no qual parte da cidade (geralmente sua parte mais rica e dinâmica) sucumbe ao empresariamento urbano, enquanto a parte restante assiste a um aprofundamento das desigualdades econômicas e sociais.

Como procuramos ilustrar neste primeiro tópico, as cidades evoluem desde os primeiros agrupamentos sedentários até uma conformação complexa em forma de rede, acompanhando as mudanças nos sistemas produtivos e sendo, em alguns casos, diretamente influenciadas pelos desígnios dos mesmos. O espaço, e em última instância o espaço urbano, é o palco das atividades humanas, no qual as atividades econômicas ocupam posição de destaque.

1.2 A cidade como lugar

Viver em uma cidade pode ou não ser uma experiência agradável. Mais do que isso: a própria cidade, não sendo um espaço homogêneo, pode possuir bairros ou mesmo ruas que provoquem uma sensação agradável em seus transeuntes, enquanto outros não possuem esse mesmo poder, sendo até mesmo evitados. Há, além de tudo, a diferença na própria percepção do que é agradável ou mesmo desejável para cada indivíduo.

Este tópico se dedica a entender de que maneiras uma cidade pode ser vista de forma mais próxima de seu habitante (e até mesmo visitante) a partir da relação estabelecida com suas características, bem como a imagem que é construída a seu respeito por esses mesmos habitantes. Como base, utilizaremos a definição de Yi-Fu Tuan de lugar, em oposição ao espaço indiferenciado:

Na experiência, o significado de espaço frequentemente se funde com o de lugar. "Espaço" é mais abstrato do que "lugar". O que começa como espaço indiferenciado transforma-se em lugar à medida que o conhecemos melhor e o dotamos de valor. Os arquitetos falam sobre as qualidades espaciais do lugar; podem igualmente falar das qualidades locacionais do espaço. As ideias de "espaço" e "lugar" não podem ser definidas uma sem a outra. A partir da segurança e

estabilidade do lugar estamos cientes da amplidão, da liberdade e da ameaça do espaço, e vice-versa (TUAN, 2013; p.14).

Para o autor, a criação de laços afetivos com um determinado espaço é a base para a transformação deste mesmo espaço em lugar. Tais laços podem ser percebidos através da existência de certos valores como identificação, criação de memória afetiva e sentimento de pertencimento a um local.

Quando tratamos de reconhecer a cidade como lugar, conforme proposto, aqueles espaços destinados ao uso comum ganham maior importância, uma vez que são passíveis de usufruto de qualquer indivíduo, e potencializam a vivência no contexto naquela cidade. Conforme pontua Kevin Lynch:

Existem, porém, algumas funções fundamentais, que as formas da cidade podem expressar: circulação, usos principais do espaço urbano, pontos focais chaves. As esperanças, os prazeres e o senso comunitário podem concretizar-se. Acima de tudo, se o ambiente for visivelmente organizado e nitidamente identificado, o cidadão poderá impregná-lo de seus próprios significados e relações. Então se tornará um verdadeiro *lugar*, notável e inconfundível (LYNCH, 2006; p. 101, grifo do autor).

Alinhada à visão de Lynch, Patricia Alomá define o espaço público na cidade tradicional – ou seja, aquele que conforma os primeiros elementos para a formação de uma opinião sobre determinado lugar – estaria composto por suas ruas, avenidas, praças, calçadas, parques e jardins. A partir do impacto trazido pelo contato com essas áreas um indivíduo passa a formar sua opinião sobre a cidade. A degradação de fachadas, o sentimento de insegurança ou a poluição visual e/ou sonora são alguns fatores que provocam rejeição por parte dos indivíduos (ALOMÁ, 2013).

O que se verifica, segundo a autora, é uma realidade pouco convidativa:

A cidade tradicional é cada vez menos usada em seu sentido de socialização através de seus espaços públicos que ofereceram em suas origens a possibilidade de interagir com o outro, de fazer confluir a diversidade, de poder cruzar-se numa rua ou praça com os vizinhos, de serem aproveitados por crianças e jovens. As possibilidades de intercâmbio se reduzem, em grande parte, acentuadas pela insegurança que provoca o ambiente imediato e, portanto, aumenta o sentimento de

individualidade. Os vizinhos não se conhecem, as crianças não brincam na rua e nem suas escolas estão no bairro. A vida é feita a portas fechadas, acabando com a socialização (ALOMÁ, 2013).

O cenário descrito pela autora é o oposto daquele defendido por Jane Jacobs em *Morte e Vida de Grandes Cidades*, no qual as ruas e suas calçadas assumiriam um protagonismo na cidade por serem os “principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. Ao pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona.” (JACOBS, 2009; p.29).

A autora defende que para uma rua ser dotada de infraestrutura para receber estranhos e, ainda assim, ser considerada segura, deve basear-se em três características principais: a nítida separação entre espaço público e privado; a existência de olhos voltados para a rua, isto é, de residentes que conheçam os seus vizinhos e as dinâmicas de sua rua e bairro; e finalmente o trânsito ininterrupto de usuários nas calçadas (JACOBS, 2009). Jacobs propõe, portanto, uma forte apropriação pelos moradores da rua onde vivem, de forma a garantir sua vivacidade e mesmo a sua segurança ante a ameaça trazida por estranhos.

No entanto, tal proposta diverge da tendência que se observa nas cidades contemporâneas, cada vez mais voltadas ao indivíduo do que ao coletivo. A análise crítica de Teresa Pires do Rio Caldeira nos ajuda a entender este momento:

Sobrepostas ao padrão centro-periferia, as transformações recentes estão gerando espaços nos quais os diferentes grupos sociais estão muitas vezes próximos, mas estão separados por muros e tecnologias de segurança, e tendem a não circular ou interagir em áreas comuns. O principal instrumento desse novo padrão de segregação espacial é o que chamo de ‘enclaves fortificados’. Trata-se de espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer e trabalho. A sua principal justificação é o medo do crime violento. Esses novos espaços atraem aqueles que estão abandonando a esfera pública tradicional das ruas para os pobres, os ‘marginalizados’ e os sem-teto. (...) Em cidades fragmentadas por enclaves fortificados, é difícil manter os princípios de acessibilidade e livre circulação, que estão entre os valores mais importantes das cidades modernas. Com a construção de enclaves fortificados, o caráter do espaço público muda, assim como a participação dos cidadãos na vida pública (CALDEIRA, 2000; p. 211-212).

A apropriação dos espaços públicos, portanto, cede ao discurso da violência, assistindo-se a um processo de autosegregação liderado por aqueles que possuem condições de se isolar do convívio público na cidade. Em torno desta tendência, cria-se todo um mercado voltado para a produção de espaços reservados aos grupos de maior poder econômico e político (SOBARZO, 2006).

O isolamento no âmbito dos "enclaves fortificados" abre pouco espaço para a convivência com o diferente, e mesmo para a surpresa. Os movimentos são contidos e conhecidos, assim como os rostos. O "estar" na cidade já não possui o mesmo significado, visto que a própria cidade se reconfigura fechando-se sobre si mesma.

Àqueles que não possuem condições para isolar-se nos enclaves, resta conviver no espaço comum a todos. Esse espaço, ainda passível de surpresa e de subversão, guarda também as bases para a apropriação de um território, tornando-o lugar. Conforme salienta Milton Santos, "o pobre convive como lugar, apropria-se do espaço público, interage com outros – mesmo que numa prática de sociabilidade segmentada – e ao criar laços de reconhecimento e identidade pode adquirir a consciência que o leve à transformação." (SANTOS, 1997¹ *apud* SOBARZO, 2006).

A apropriação de um espaço, portanto, contribui em grande medida para sua transformação em lugar no imaginário de seus habitantes. O cotidiano fragmentado, mediado por catracas e câmeras, no qual o conflito é barrado nas portarias, pouco tem a contribuir para a conformação de laços mais profundos com a cidade. As classes mais baixas, as quais não têm acesso ao isolamento, têm a chance de se reconhecer no espaço público, sentir-se parte dele e, num momento seguinte, lutar pela transformação deste lugar.

1.3 A cidade do cidadão

Um aspecto fundamental no que diz respeito às cidades é o seu relacionamento com seus habitantes. Já foi traçado, até o momento, um panorama de como as cidades se constituem, a atuação da mercadoria neste cenário e as possibilidades e dificuldades de apropriação do espaço urbano por parte dos indivíduos. Resta investigar o papel da cidade no que diz respeito ao exercício da cidadania.

¹SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 2. ed. São Paulo:Hucitec, 1997.

Na definição de Santos, a cidadania se concretiza à medida que o conjunto de princípios abstratos toma a forma de um corpo concreto de direitos individuais, os quais garantem o respeito ao indivíduos, sem distinção, contra a força, em quaisquer circunstâncias (SANTOS, 2012).

O pleno exercício da cidadania, no entanto, perpassa uma série de ambientes, com especial atenção para o ambiente urbano, no qual as forças políticas, sociais, econômicas e culturais atuam em conjunto e, muitas vezes, com diferentes intensidades. A formação do cidadão, portanto, deve acompanhar a formação de uma cidade que privilegie sua atuação cidadã, ao invés de sufocá-la.

A atuação do cidadão no espaço urbano, no entanto, ainda pode ser considerada uma realidade distante ou, no mínimo, parcialmente realizada. A formação de cidades voltadas para o negócio, o êxodo rural massivo que atinge as metrópoles de países subdesenvolvidos, a precarização de serviços públicos básicos, entre outros fatores, contribuem para a não-realização da cidadania, com a supressão sistemática de direitos fundamentais dos indivíduos.

Como consequência, assiste-se ao surgimento da figura do consumidor, em detrimento ao cidadão:

"Em nenhum outro país foram assim contemporâneos e concomitantes processos como a desruralização, as migrações brutais desenraizadoras, a urbanização galopante e concentradora, a expansão do consumo de massa, o crescimento econômico delirante, a concentração da mídia escrita, falada e televisionada, a degradação das escolas, a instalação de um regime repressivo com a supressão dos direitos elementares dos indivíduos, a substituição rápida e brutal, o triunfo, ainda que superficial, de uma filosofia de vida que privilegia os meios materiais e se despreocupa com os aspectos finalistas da existência e entroniza o egoísmo como lei superior, porque é o instrumento da busca da ascensão social. Em lugar do cidadão formou-se um consumidor, que aceita ser chamado de usuário (SANTOS, 2012; p. 25, grifos do autor).

A cidade que prioriza o valor de troca — expresso pela mercadoria — ao invés do valor de uso, conforme aponta Lefebvre, prioriza também o consumidor, que tem a propriedade como objetivo final. Nesse contexto, a conquista de direitos assume plano secundário, como descrito por Santos:

"Quando se confundem cidadão e consumidor, a educação, a moradia, a saúde, o lazer aparecem como conquistas pessoais e não como direitos sociais. Até mesmo a política passa a ser uma função do consumo. Essa segunda natureza vai tomando lugar sempre maior em cada indivíduo, o lugar do cidadão vai ficando menor, e até mesmo a vontade de se tornar cidadão por inteiro se reduz" (SANTOS, 2012; p. 155).

Quais seriam, então, as implicações desta cidadania negada para a organização do espaço urbano? Este é um dos aspectos que o presente trabalho busca investigar, em especial no que diz respeito à organização do espaço público da cidade de São Paulo. O próximo capítulo analisa a cidade sob o olhar do pedestre, tendo como base as discussões sobre os papéis assumidos pela cidade empreendidas neste primeiro capítulo.

Capítulo 2: Permanência e passagem

Após percorrer algumas das múltiplas faces assumidas pela cidade, nossa análise desce ao chamado nível dos olhos, isto é, a cidade percebida a partir do chão e sob a ótica do pedestre. Essa percepção é fundamental ao estudar o espaço público e a relação que os indivíduos constroem com ele, e nos ajuda a entender suas motivações para se apropriar ou deixar um determinado lugar.

Em sua trajetória, o pedestre que caminha pelo município de São Paulo se depara com diferentes condições: a cidade, ora convidando, ora expulsando, envia sinais diferentes para os transeuntes. Este capítulo procura desvendar essa cidade do pedestre, analisando seus motivos para passar (ou mesmo passear) e para ficar mais um pouco.

2.1 A cidade do pedestre

A atuação do pedestre se dá, na maioria dos casos, no ambiente das ruas e, por extensão, das calçadas. É possível mencionar parques, praças e outros espaços de convivência, porém poucos tão significativos para o pedestre quanto os primeiros. Na rua os indivíduos se locomovem, se divertem, trabalham, se agitam, se organizam, e realizam uma série de atividades pertinente ao seu cotidiano. É neste ambiente, portanto, que a cidade se revela convidativa ou hostil à sua presença.

De suma importância para a realização do indivíduo nos espaços comuns, as calçadas deveriam, portanto, comportar as atividades essenciais aos pedestres (crianças e adultos), como assinala Jane Jacobs:

"Calçadas com nove ou dez metros são capazes de comportar praticamente qualquer recreação informal — além de árvores para dar sombra e espaço suficiente para a circulação de pedestres e para a vida em público e o ócio dos adultos. Há poucas calçadas com largura tão farta. Invariavelmente, a largura delas é sacrificada em favor da largura da rua para os veículos, em parte porque as calçadas são tradicionalmente consideradas um espaço destinado ao trânsito de pedestres e ao acesso a prédios e continuam a ser desconsideradas e desprezadas na condição de únicos elementos vitais e imprescindíveis da segurança, da vida pública e da criação de crianças nas cidades." (JACOBS, 2009; p. 95)

O (pouco) espaço que sobra ao pedestre — muito longe dos 10 metros imaginados pela autora — é ainda compartilhado por uma série de personagens e obstáculos: veículos, árvores, equipamentos urbanos, obras (públicas e privadas), comércio ambulante, mendigos, prostitutas e, claro, outros pedestres (YÁZIGI, 2000). É de se imaginar que não se trata de uma travessia fácil.

Os veículos, no entanto, ocupam lugar de destaque no quesito obstáculo. Sua existência implica em concorrência direta com o espaço reservado aos pedestres, o qual geralmente é sacrificado de forma a garantir a fluidez do trânsito rápido e motorizado. Este é um movimento que justifica inclusive o surgimento das calçadas:

As carruagens apareceram nas cidades européias no século XVI. Umhas poucas vielas foram alargadas e endireitadas para facilitar sua passagem, o que teve como efeito benéfico a melhoria da circulação e permitiu a entrada de mais luz e ar. Porém, elas logo acrescentaram às ruas seu próprio tipo de caos e perigo. Pela primeira vez, nas ruas, os ricos foram separados dos pobres. Os fregueses das carruagens desfrutavam de privacidade e segurança, enquanto seus veículos colocavam em perigo os pedestres. Para proteger a vida e os membros (braços e pernas) dos pedestres, assim como as fachadas das lojas, foram colocados postes nos lados das ruas para limitar a área que as carruagens podiam usar. Esse foi o começo das calçadas. Nos primeiros anos do século XVIII, as melhores ruas comerciais da Europa e dos Estados Unidos colonial tinham esses postes. Sem dúvida os acidentes fatais declinaram, mas os pedestres ainda sofriam a indignidade de ser salpicados com as sujeiras fedorentas quando as carruagens passavam rápido (TUAN, 2005; p. 243).

As indignidades mencionadas por Tuan se mantêm e se tornam mais complexas com o passar dos anos: não só os pedestres ainda são salpicados com as sujeiras fedorentas dos veículos, como também são reduzidos a meros coadjuvantes das ruas. Basta observar o tempo destinado à travessia de pedestres em cruzamentos, as distâncias entre travessias, o tamanho das calçadas em comparação com o leito carroçável, o avanço dos estacionamentos e o aumento das fatalidades envolvendo pedestres. A mensagem é clara: "em virtude das facilidades concebidas para o automóvel e a circulação de mercadorias que norteiam todo o urbanismo da cidade, o pedestre vê-se mais uma vez diminuído" (YÁZIGI, 2000; p. 282).

Outro aspecto que influencia muito a experiência do transeunte na cidade são os usos dados aos imóveis e sua localização no espaço urbano. A combinação de usos

mistos — estabelecimentos voltados para o trabalho, o comércio, a moradia e o lazer convivendo em um mesmo espaço de forma harmônica e intercalada — favorece a experiência do pedestre, que se sente mais seguro ao estar em contato com muitos indivíduos (ainda que estranhos) em diferentes horários do dia.

Os usos separados, no entanto, produzem desequilíbrios na experiência de quem caminha pela cidade ao produzir momentos de extrema agitação seguidos de total calma. Bairros que concentram residências, como o caso dos Jardins em São Paulo, vêm-se completamente desertos a partir de certo horário. Redutos boêmios tornam-se vazios durante o dia. Bairros empresariais, como aqueles no entorno da Av. Luis Carlos Berrini, estão sujeitos aos horários de entrada, pausa e saída de funcionários, esvaziando-se no período da noite e aos finais de semana.

A existência de diferentes usos em diferentes horários contribui para a sensação de segurança do pedestre que caminha por uma rua — seja ela conhecida ou não. Em *Morte e Vida de Grandes Cidades*, Jane Jacobs descreve por alguns parágrafos o que chama de "balé da Rua Hudson", defendendo a delicadeza e complexidade envolvida nos movimentos de uma cidade viva e diversificada.

Mais do que seguras, cidades que mesclam diferentes usos tornam-se também mais interessantes. Ao favorecer o trânsito de pedestres, elas oferecem vista para outros indivíduos o que, como veremos adiante, é fundamental para o estímulo à permanência dos pedestres.

Ainda que muitas vezes desprezado ou jogado de canto, o pedestre é parte fundamental na construção de uma cidade, pois é a essência da mesma. As facilidades e os obstáculos enfrentados em seu cotidiano são reflexo do tratamento recebido, e formam a característica de um lugar.

Isto dito, vale lembrar que uma melhoria nas condições de trânsito do pedestre significaria em uma melhoria qualitativa para a cidade como um todo, transbordando a mera passagem e atingindo as formas de organização e relacionamento na cidade. Tal mudança refletiria, sem dúvida, também na imagem construída sobre ela, tanto por moradores quanto por visitantes.

2.2 Passar por onde?

Caminhar sem rumo pelas ruas da cidade é o espírito que caracterizava o *flanêur* de Charles Baudelaire. Perder-se entre ruas e esquinas, observar quem passava pelas calçadas e andar sem rumo certo trazia prazer a este personagem, característico do período pré-revolução industrial. Conforme analisou Walter Benjamin posteriormente, a pressa imposta pela sociedade industrial, que marginaliza o ócio e a contemplação, acabou por absorver o *flanêur* (SATURNINO, 2012).

No século XXI, o ato de caminhar pela cidade pode ser uma atividade necessária, prazerosa, inoportuna ou chata, por muitas vezes. Ruas estreitas, obstáculos pelo caminho, muita gente e pouco espaço são alguns motivos que desestimulam um trajeto a pé. Por outro lado, uma calçada espaçosa, com atrativos ao pedestre e locais para descanso favorece uma caminhada agradável.

Prova disso é a velocidade com que os pedestres se deslocam pela cidade. Fatores climáticos explicam em parte este fenômeno: em cidades frias o deslocamento é muito mais rápido no inverno do que no verão. Mas, para além das condições climáticas, há uma série de incentivos que a cidade oferece para um caminhar mais pausado. "Andamos mais devagar, paramos mais frequentemente e somos tentados, pelos convites do espaço, a permanecer um pouco nos bancos e nos cafés" (GEHL, 2013; p. 71).

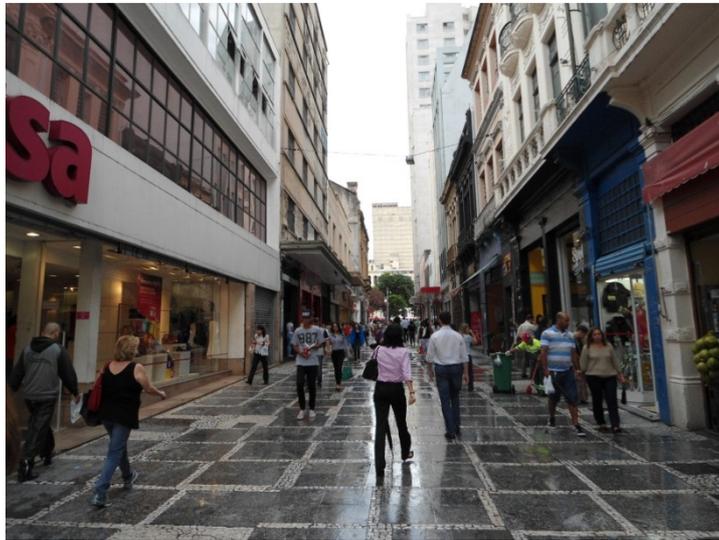
Para Jan Gehl, mais pedestres nas ruas resulta em cidades mais vivas, e por isso a experiência do pedestre no andar térreo é fundamental para sua sensação de conforto e sua vontade de ficar um pouco mais, e não só passar. Além disso, quanto mais interessante o percurso, mais curto ele parece na visão do pedestre (GEHL, 2013).

Ao caminhar, o pedestre dá preferência por fachadas diversificadas, compostas por imóveis estreitos e variados: "unidades estreitas, muitas portas e um movimento vertical nas fachadas ajudam a intensificar a experiência de caminhar. As atividades do térreo e a interação funcional com a vida na rua, também têm impacto considerável na vida da cidade" (GEHL, 2013; p. 77).

Por outro lado, fachadas horizontais, muito longas e sem atrativos, portas ou qualquer elemento que atraia o pedestre, tornam a caminhada cansativa e entediante. O jeito é caminhar mais rápido, passar logo, chegar ao destino desejado sem desvios.

Segundo Gehl, há uma diferença significativa entre a arquitetura para 5km/h – a velocidade média de um pedestre caminhando – para a arquitetura para 60km/h – baseada na velocidade dos carros. A arquitetura pensada para o caminhar reúne os

elementos mencionados anteriormente: variedade de fachadas, estímulos visuais e facilidade no encontros entre pedestres.



Variedade de fachadas atrai o olhar dos pedestres e deixa o trajeto mais agradável.
Figura 1: Cruzamento entre as ruas Direita e São Bento, São Paulo, SP, 13 mar.2015.
Fonte: autora

Já a arquitetura para os veículos não carece de tanto detalhamento, uma vez que ao passar em velocidades mais altas tudo se torna um borrão. Grandes muros, grandes letras e pouco detalhamento tornam a experiência do condutor e dos passageiros mais rica, porém empobrecem muito a caminhada do pedestre.

Além disso, os automóveis desestimulam o caminhar pelas calçadas pela quantidade de elementos que inserem na paisagem:

Gradualmente, calçadas estreitas foram ficando pontilhadas de placas de sinalização, parquímetros, postes, luminárias de rua e outros obstáculos colocados de modo a 'não ficar no caminho'. Entenda-se, 'no caminho do tráfego motorizado', que é o que importa. Aos obstáculos físicos, juntem-se as frequentes interrupções no ritmo da caminhada causadas pelas longas paradas em semáforos, difíceis cruzamentos de ruas, passagens elevadas para pedestre e túneis subterrâneos desertos. Todos esses exemplos de organização da cidade têm um objetivo: proporcionar mais espaço e melhores condições para os carros. Como consequência, caminhar ficou mais difícil e muito menos atrativo (GEHL, 2013; p. 91).

Tomando o caso de São Paulo, este avanço do automóvel em direção às calçadas é patente, principalmente no que diz respeito à disposição do mobiliário e do tamanho

dos passeios. A iluminação pública, que deveria atender àqueles que não possuem faróis (ou seja, o transeunte), é frequentemente direcionada para a via, ao invés das calçadas.

O calçamento assume frequentemente a configuração de colcha de retalhos, dificultando o andar de pedestres – principalmente daqueles que possuem alguma restrição de mobilidade – e exibindo uma série de obstáculos (como árvores, mesas e cadeiras, por exemplo) que, muitas vezes, ocupam todo o espaço do passeio.

Espremidos no espaço destinado às (precárias) calçadas, os pedestres realizam suas atividades com dificuldade, resistindo às investidas dos automóveis que os cercam e aos loteamentos que invadem seu espaço ou simplesmente ignoram sua existência. Prova da necessidade de recobrir atenção para sua situação é o fato de que a grande maioria das manifestações ocorridas nas cidades precisam avançar sobre o arruamento, ou seja, espaço dos carros, para que ganhem algum tipo de notoriedade.

Tais fatores, somados à precária oferta de transporte público e um incentivo histórico à produção de automóveis, bem como as grandes distâncias envolvidas em uma cidade de 1.521,11 km² e uma extensa região metropolitana contígua, contribuiu para a formação de uma metrópole altamente motorizada e pouco convidativa ao andar.² A região central da cidade de São Paulo, contando com comércio em profusão, grandes passeios e um grande número de transeuntes, é um dos poucos locais que atendem a uma ideia de cidade convidativa ao pedestre, ainda que apenas durante o dia.

Considerando o exposto, não resulta totalmente descabido o total desinteresse dos indivíduos em andar pelas ruas e calçadas de cidades que o expulsam continuamente.

2.3 Ficar pra que?

“Além disso, se pensamos no espaço como algo que permite movimento, então lugar é pausa; cada pausa no

² Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: http://www.cidades.ibge.gov.br/download/mapa_e_municipios.php?lang=&uf=sp. Acesso em: 13 mai. 2015

movimento torna possível que localização se transforme em lugar.” (TUAN, 2001; p. 14)

Para Tuan, a pausa é elemento fundamental para a transformação de um local em lugar. É através dela que paramos para observar os lugares, as pessoas e seus trajetos, bem como todo o entorno que nos rodeia. É também forma de descanso, contemplação e repouso do corpo e da mente.

No entanto, nem sempre encontramos locais para ficar: as ruas lotadas, as calçadas estreitas e a falta de mobiliário adequado são alguns dos desincentivos mais comuns. Se mesmo passar é uma dificuldade para o pedestre, o que seria então estímulo suficiente para fazê-lo ficar?

As pausas que fazemos em nosso dia-a-dia podem ser por necessidade ou opcionais. O pedestre que aguarda o ônibus no ponto, por exemplo, se senta para aplacar seu cansaço e melhorar a espera pelo coletivo. Já um indivíduo que opta por se sentar à mesa numa área externa de um restaurante, por exemplo, o faz por prazer.

Para Gehl, há incentivos de sobra para se observar a vida na cidade, já que "as cenas mudam a cada minuto. Há muito que se ver: comportamentos, rostos, cores e sentimentos. E essas experiências estão relacionadas a um dos mais importantes temas da vida humana: as pessoas" (GEHL, 2013; p. 23).

Retomando um poema islandês — "o homem é a maior alegria do homem" —, o autor enfatiza a importância de ver e ser visto por outros indivíduos como um dos principais incentivos à pausa nas cidades. Jane Jacobs, ao tratar da estrutura de parque de bairro, reconhece também a importância de um local central, onde as pessoas possam realizar suas atividades e verem umas às outras:

Talvez o elemento mais importante da complexidade seja a centralidade. Os parques pequenos e bons geralmente têm um lugar reconhecido por todos como sendo o centro — no mínimo, um cruzamento principal e ponto de parada, num local de destaque. Certos parques e certas praças pequenas são quase que unicamente um centro, e sua complexidade deve-se a diferenças menores na periferia. (...) Mas, em parques de bairro, os centros mais agradáveis servem de palco às pessoas (JACOBS, 2009; p. 114-115).

Tendo em vista o exposto, não é de se estranhar que a mesma lógica se aplique aos bancos e assentos de uma cidade: quanto melhor a visão que eles proporcionam,

maior o seu uso. Gehl lista alguns requisitos de um bom lugar para se sentar: ele deve ser bem localizado, oferecendo proteção para as costas, estar inserido em um microclima agradável, com pouco barulho — permitindo uma conversa sem dificuldades — e pouca poluição, além de, claro, possuir uma boa vista. Em uma lógica bastante aplicável a algumas cidades europeias, o autor defende o mesmo princípio para cadeiras de cafés, em sua maioria voltadas para as ruas e proporcionando uma boa visão da vida urbana (GEHL, 2013).

Quanto aos tipos de assentos, o autor os classifica em dois tipos: os primários, que são assentos propriamente ditos, como cadeiras e bancos; e os secundários, nos quais seja possível descansar e se apoiar de maneira informal (como, por exemplo, pedestais, degraus e floreiras), aumentando a disponibilidade de lugares. Gehl ressalta, ainda, a importância de opções para todos os moradores das cidades:

Em termos gerais, crianças e jovens podem se sentar em qualquer lugar ou em qualquer coisa. Conforto, clima e materiais não desempenham um papel significativo. Esses dois grupos normalmente dominam os assentos secundários da cidade. Adultos e idosos querem mais conforto e são bem mais cuidadosos ao escolher onde se sentar. Um mobiliário urbano confortável, de preferência com encosto e braços, assim como elaborado em materiais confortáveis, faz a diferença para que esses grupos optem por sentar-se num dado espaço urbano e ali permanecer por um tempo. Para que a ideia de espaço urbano para todos tenha algum significado, é importante oferecer boas acomodações para que idosos se sentem. Os jovens sempre dão um jeito (GEHL, 2013; p. 143).

A vista e a qualidade dos assentos são fatores que influenciam a vontade de um indivíduo em permanecer nas ruas de uma cidade. Há ainda uma porção de incentivos possíveis: atividades culturais ao ar livre; observação de monumentos ou da arquitetura de edifícios; comércio (formal e informal); equipamentos para prática de exercício e para recreação, etc. Estes são alguns exemplos de atividades que atraem o pedestre e o fazem ficar um pouco mais.

A locomoção e a pausa possíveis nesta cidade do pedestre, conforme explorado até aqui, com todos seus incentivos e obstáculos, devem ser levados em conta durante as próximas discussões, nas quais nos debruçaremos sobre o papel desempenhado pelo mobiliário urbano para melhoria destas condições.

Capítulo 3: A escala humana na escala urbana

Neste último capítulo nos aproximamos ainda mais do objeto de estudo, relacionando o papel que o mobiliário urbano — em especial, bancos e assentos —

exerce na e para a cidade, tendo em vista os incentivos para passar e ficar estudados no capítulo anterior. Procuramos, também, fazer uma revisão das principais políticas públicas contemporâneas do município de São Paulo voltadas para o mobiliário urbano e para a utilização dos espaços públicos.

3.1 O papel do mobiliário urbano

O presente trabalho busca investigar a contribuição do mobiliário urbano para a utilização dos espaços públicos, passando por questões como a reflexão, a pausa e a contemplação em uma cidade que já não se preocupa em oferecer condições para tais atividades. Para isso, cabe definir o que entendemos por mobiliário urbano e qual seu papel nas cidades contemporâneas.

A ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) define como mobiliário urbano “todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados” (ABNT, 1986; p.1). De maneira mais detalhada, o Dicionário de Urbanismo classifica como mobiliário urbano o:

"Conjunto de elementos materiais localizados em logradouros públicos ou em locais visíveis desses logradouros e que complementam as funções urbanas de habitar, trabalhar, recrear e circular: cabinas telefônicas, anúncios, idealizações horizontal, vertical e aérea; postes, torres, hidrantes, abrigos e pontos de parada de ônibus, bebedouros, sanitários públicos, monumentos, chafarizes, fontes luminosas etc." (FERRARI, 2004; p. 240).

No âmbito municipal a lei nº 14.223³, que "dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo", define em seu Art.6º inc. VIII mobiliário urbano como:

o conjunto de elementos que podem ocupar o espaço público, implantados, direta ou indiretamente, pela Administração Municipal, com as seguintes funções urbanísticas: a) circulação e transportes; b) ornamentação da paisagem e ambientação urbana; c) descanso e lazer;

³ PREFEITURA DE SÃO PAULO. Lei nº 14.223, de 26 de setembro de 2006. Disponível em: http://cadan.prefeitura.sp.gov.br/sisgecan/downloads/Lei_14223_26.09.2006_PAISAGENS_URBANAS.pdf. Acesso em: 02 mai.2015

d) serviços de utilidade pública; e) comunicação e publicidade; f) atividade comercial; g) acessórios à infra-estrutura.

Creus⁴ procura expandir tal definição ao adotar o conceito de elementos urbanos, os quais contribuiriam para a composição da paisagem urbana ao invés de simplesmente contribuir para mobiliar a cidade:

Es precisamente la idea de amueblar o decorar la ciudad la que considero errónea y creo lleva a confusión. Son ideas de antaño cuando el amueblamiento urbano nacía de un urbanismo clasicista y, por lo tanto, la ornamentación de la ciudad estaba muy ligada a la urbanización siendo los muebles la respuesta a unas necesidades urbanas muy elementales [...]. No parece lógico pensar que cada vez que colocamos un banco o una farola, estamos decorando la ciudad (1996 apud BASSO; VAN DER LINDEN, 2010).

Montenegro (2005) traça um histórico do mobiliário urbano, por vezes ligado a questões estéticas, econômicas e culturais. O autor identifica, até o início do século XX, uma postura decorativa por parte do mobiliário implantado nas cidades brasileiras, o qual "deveria simbolizar a modernidade daquele período decorando a cidade, embelezando-a e servindo aos propósitos elitistas da classe dominante de então" (p.37).

Com a industrialização e a explosão das cidades, muda também a configuração do espaço e as morfologias urbanas. O espaço público e também o mobiliário assumem um caráter funcional, mesclando-se à paisagem urbana. O *flanêur* sai de cena para a entrada do usuário.

Alguns elementos são fundamentais para a discussão em torno do mobiliário urbano, os quais discutiremos em sequência. O primeiro deles diz respeito à funcionalidade para a qual determinado mobiliário foi projetado. A função ocupa lugar central neste debate, uma vez que é o elemento motivador da criação de um equipamento urbano.

Mas, para além de sua função, é preciso pensar também sobre a demanda por determinado mobiliário, tendo em vista a população que será afetada pelo mesmo. Na precisa definição de Lynch,

"A cidade não é construída para uma pessoa, mas para um grande número delas, todas com grande diversidade de formação,

⁴CREUS, Màrius Quintana. *Espacios, Muebles y Elementos Urbanos*. In: SERRA, Josep M^a. *Elementos Urbanos – Mobiliário y Microarquitectura*. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 1996.

temperamento, ocupação e classe social. Nossas análises apontam para uma substancial variação do modo como as diferentes pessoas organizam sua cidade, de quais elementos mais dependem ou em quais formas as qualidades são mais compatíveis com elas. (...) Enquanto um homem poderá reconhecer uma rua por seu tipo de pavimentação, outro irá lembrar-se de uma curva fechada e um terceiro terá localizado os marcos de menor importância ao longo de sua extensão". (LYNCH, 2006; p. 123)

Considerando a multiplicidade de usuários em uma cidade, o autor chama a atenção dos designers para a dura tarefa de criar um mobiliário que atenda à função para o qual foi projetado, ainda que cada usuário se atente para um determinado aspecto. Conforme alerta John e Reis, "para que o conforto seja uma diretriz que norteie os projetos de mobiliário urbano, é indispensável que o desenho dos elementos também esteja adequado às variações físicas e às diferenças dimensionais dos usuários." (2010; p. 198).

Um elemento que está intimamente ligado à reflexão sobre as funcionalidade de um determinado mobiliário é a adequação do mesmo. Por adequação entendemos o reconhecimento dos usuários do por que ele foi instalado/qual seu uso, bem como sua conformação no espaço em que se encontra.

Quando instalado de forma inadequada, o mobiliário pode tornar-se uma barreira para a utilização de determinado espaço (RIBEIRO et. al. 2008 apud JOHN; REIS, 2010), ainda que cumpra com sua função. Faz-se necessário, portanto, levar em consideração seu entorno, tendo em vista o quanto ele pode influenciar (positiva ou negativamente) esta paisagem e alterar dinâmicas anteriores.



O mobiliário urbano, quando inadequado, pode tornar-se obstáculo.

Figura 2: Praça General Gentil Falcão, São Paulo, SP, 06 abr.2015.

Fonte: autora

A ordenação entre os diferentes mobiliários é também um ponto central nesta discussão. A profusão de elementos, muitas vezes sendo de responsabilidade de diferentes esferas de poder e pautados por princípios ordenadores distintos, pode comprometer a paisagem urbana se não forem combinados de forma prudente. A complexidade de elementos, entendida por Reis (2002 apud JOHN; REIS, 2010) como “a maximização na quantidade de elementos diferentes dentro de uma estrutura compositiva” produz uma série de estímulos ao usuário, mas a ordenação entre os diferentes elementos contribui de forma positiva para a formação de preferências dos mesmos por determinados espaços.

Ainda na discussão sobre ordenação, a utilização do mesmo desenho para um determinado mobiliário — ou, ao menos, variações de desenho conhecidas e de fácil identificação de seu propósito — é um fator que auxilia na identificação do mesmo. Isso contribui para que determinado mobiliário urbano torne-se uma referência para seus usuários podendo, em alguns casos, tornar-se também uma referência da cidade — como no caso das cabines telefônicas de Londres (JOHN; REIS, 2010).

Tendo abordado os principais pontos relativos ao mobiliário urbano (ainda que de forma sucinta), voltemos nosso olhar para um tipo específico de mobiliário que interessa a nossa análise: os bancos e os assentos (primários e secundários) e seu papel para a fruição do espaço público.

3.2 Bancos e assentos

Os bancos e assentos são as peças de mobiliário que se destacam em nossa análise, por estarem intimamente ligados ao conceito de permanência trabalhado no capítulo anterior. Sua existência em passeios públicos, parques e calçadas são um convite ao descanso, à contemplação e à reflexão no âmbito do espaço público.

Os bancos acompanham o crescimento e a evolução das cidades que, a partir do século XIX, ganham mais habitantes em consequência da revolução industrial e da acelerada urbanização subsequente. As alterações sociais, econômicas e culturais trazidas pelo final do século XVIII exigem da cidade uma nova estrutura, que se afasta

dos modelos anteriores e busca "responder a vários problemas tais como: a falta de habitação, as necessidades de instalação de novas fábricas e as mudanças do sistema de transporte." (GIL, 2011; p.55)

Nesse contexto surgem os primeiros bancos:

Foi a partir do século XIX a par do processo de industrialização e com as alterações ocorridas na sociedade que se deu a grande implementação do banco público, um equipamento que até à data era menos presente. Este equipamento de partilha veio permitir uma nova permanência no espaço público e uma nova vivência na cidade. Inicialmente procurou inspiração no mobiliário doméstico, e manteve a mesma designação atribuída a qualquer assento colectivo, porém, o banco perdeu prestígio como mobiliário de interior. No entanto o banco público tornou-se numa peça essencial de mobiliário urbano que proporciona o repouso e a sociabilização na cidade (GIL, 2011; p. i).

Os primeiros exemplares foram construídos em madeira (como ocorria nas peças domésticas) ou em pedra — muitas vezes como parte integrante de muros e paredes. Sua generalização foi consequência da utilização do ferro fundido, que permitiu uma produção mais criativa do que a madeira poderia permitir, bem como a redução de seu preço (GIL, 2011).

A popularização deste mobiliário urbano, no entanto, exige a existência de

espaços próprios para a sua implementação a fim de não prejudicar a circulação pedonal. Normalmente são colocados em jardins, praças e avenidas, ordenados e alinhados em zonas arborizadas ou com ensombramento de modo a desfrutar-se do repouso. (GIL, 2011; p. 64).

Trata-se, portanto, de um momento de requalificação do espaço público de forma geral, com o surgimento de jardins públicos, áreas verdes em praças e parques e mesmo a demolição de edifícios para a criação de novos espaços, identificados como áreas de lazer e descanso (PEREIRA apud GIL, 2011; p. 66). Esta configuração se consolida no século XIX, sofrendo alterações nos séculos seguintes, como aponta Montenegro (2005):

Se nos séculos XVIII e XIX os parques, praças e passeios representavam o local para a contemplação, o flerte, as discussões políticas e as aparições sociais, nas décadas iniciais do século XX eles passam a ser a opção de lazer para a maioria dos habitantes urbanos, já

que agora se tornava mais difícil e longínquo o convívio com a natureza nos arrabaldes e nos campos (p. 39).

A aproximação entre os bancos e os espaços de lazer permanece válida na atualidade, ainda que o caráter de contemplação e reflexão tenha assumido o segundo plano. Ainda assim, é possível atribuir a este mobiliário urbano uma discussão muito mais complexa, ligada às populações carentes. Por situar-se geralmente em locais públicos e de passagem, os bancos e assentos assumem, em muitos casos, o papel de local de descanso e até mesmo moradia de populações carentes e de rua.

Esta situação, que remete a questões de cunho social mais profundas, pretende ser resolvida pelos governos — ainda que não explicitamente — pela introdução de barreiras ao descanso dos indivíduos, que podem vir na forma de ondulações, colocação de ferros e pinos, bem como a retirada das peças. Na região central do município de São Paulo, onde reside um enorme contingente de moradores de rua, programas de revitalização de praças e áreas de passagem contaram com a substituição deste mobiliário por peças com dispositivos cunhados "antimendigo".⁵

O *design* a serviço da exclusão é definido por Patrícia Andrade:

Uma das versões mais radicais dessa inversão e introversão do *design* é a chamada arquitetura "antimendigo", pautada por arranjos espaciais, soluções de *design* ou disposição de artefatos que visam a impedir a permanência de moradores de rua em certos locais públicos ou semipúblicos – geralmente os que, sem tais artifícios, seriam mais abrigados ou confortáveis para pernoite. A arquitetura "antimendigo" assume desde versões mais disfarçadas - como bancos cujo *design* dificulta seu uso como catres, pisos irregulares, grades que cercam espaços vazios ou jardins, ferragens pontiagudas - até hostilizações escancaradas – esguichos de água suspensos em marquises para molhar calçadas durante a noite; jogos incômodos de luzes; superfícies tipo camas de pregos; planos inclinados e/ou com revestimentos assentados de forma a evitar o contato (ANDRADE, 2011).

A autora reforça, ainda, a perversidade envolvida neste tipo de dispositivo, que passa despercebido por aqueles que não são o alvo da investida:

⁵ A revitalização da Praça da República, em 2007, é um caso emblemático de implementação de dispositivos antimendigo, ainda que tal prática tenha sido negada pela administração à época, conforme noticiado em: "Novos bancos combinam mais com a praça". *Folha de S.Paulo*. São Paulo, 22 fev.2007. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2202200728.htm> Acesso em: 01 mai.2015; SP já tem três praças com banco antimendigo. *Jornal Extra*. São Paulo, 23/02/2007. Disponível em: <http://extra.globo.com/noticias/brasil/sp-ja-tem-tres-pracas-com-banco-antimendigo-741168.html> Acesso em: 01 mai.2015 e outros.

"Embora tais arranjos possam parecer inofensivos ou corriqueiros às pessoas 'protegidas' — que podem apreciá-los, acostumar-se a eles, ou nem sequer notá-los — são imediatamente compreendidos e sentidos por aqueles a quem são dirigidos: os outros, os excluídos" (ANDRADE, 2011).



Dispositivos que impedem o descanso podem ser sutis, mas não são invisíveis àqueles que são seu alvo.

Figura 3: Rua da Quitanda, São Paulo, SP, 03 mar.2015.

Fonte: autora

Intervenções deste tipo — de cunho notadamente higienista — não só são inócuas em seus objetivos, tendo em vista que a população de rua irá procurar novos abrigos ou, na pior das hipóteses, permanecerá no chão da rua e das praças, como também contribuem para o afastamento de usuários "desejáveis". Não só pelo desconforto trazido pelas novas peças, que partem do pressuposto que todos os usuários caberão em um determinado fragmento do banco, como também pela imagem hostil que colocam a todos os usuários:

A simples constatação da existência ou não de lugares confortáveis para as pessoas sentarem é suficiente para aferir a qualidade de qualquer ambiente urbano [DAVIS, Mike. Cidade de quartzo: escavando o futuro. São Paulo: Pagina Aberta, 1993.]. A configuração dos espaços públicos interfere na intensidade da vida social na cidade: espaços e equipamentos urbanos de qualidade são capazes de garantir contatos sociais mais frequentes e intensos [GEHL, Jan. La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios. Barcelona: Reverté, 2006.]. Os dispositivos espaciais de exclusão invertem esse raciocínio: a negação planejada dos contatos, traduzida no design e na arquitetura, tem gerado espaços urbanos de má qualidade (ANDRADE, 2011).

No que diz respeito à disponibilidade numérica de bancos no município de São Paulo, este seria um dos temas trabalhados em nossa pesquisa. No entanto, em entrevista realizada com Luís Eduardo Brettas, Superintendente do Desenho da Paisagem da SPUrbanismo, constatamos que não existe um registro oficial sobre a quantidade deste mobiliário urbano disponível no município⁶. Há um estudo em andamento, ainda sem data para conclusão e publicação, o que dificulta a comprovação da hipótese de que há poucos bancos na cidade de São Paulo, ainda mais considerando sua enorme área e população.

O que se pode constatar é a existência de áreas de grande circulação de pedestres que não contam com suporte de bancos, como é o caso da Avenida Paulista, na região central, e do Largo da Batata, recentemente reformado, na região de Pinheiros.⁷ O local foi, inclusive, alvo de protestos e de intervenções de moradores e coletivos da região, que instalaram bancos por conta própria, de forma a tornar o local mais agradável.⁸ Atualmente o Largo da Batata é beneficiário do Programa Municipal Mobiliário Ecológico, e recebeu bancos originados de resíduos de árvores caídas e/ou removidas da cidade.⁹

Ainda que não haja em São Paulo uma política voltada especificamente para os bancos, estão em andamento alguns projetos com foco em incentivar o uso de espaços públicos, que acabam abrangendo a dimensão do conforto e da necessidade de assentos em locais públicos. Tais projetos são detalhados na próxima seção, de forma a sistematizar as principais iniciativas em curso na cidade.

3.3 Políticas para o espaço público

⁶ Informação fornecida em entrevista realizada em 28 ago.2014.

⁷ SCHEUER, Tiago. Falta de bancos faz pedestres usarem muretas para descansar em vários pontos da capital. *Bom dia SP*. São Paulo: TV Globo, 01 abr.2015. Programa de TV. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/bom-dia-sp/videos/t/edicoes/v/falta-de-bancos-faz-pedestres-usarem-muretas-para-descansar-em-variados-pontos-da-capital/4077509/> Acesso em 13 mai.2015

⁸ O coletivo 'A Batata precisa de você' é um dos coletivos que busca revitalizar o local através de um estímulo ao uso dos espaços públicos. Mais informações em: <http://largodabatata.com.br/a-batata-precisa-de-voce/> Acesso em 02 mai.2015.

⁹ SVMA lança Programa Municipal Mobiliário Ecológico. *Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente*. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/noticias/?p=190941 Acesso em: 02 mai.2015

Entender as motivações para a utilização do espaço público perpassa, em grande medida, um estudo das políticas empreendidas pelas últimas administrações municipais no que diz respeito à valorização do mesmo. O papel do poder público na construção do solo urbano — seja diretamente ou por meio de restrições à ação de agentes privados, por exemplo — é fundamental e, portanto, é de extrema importância entender os movimentos das políticas que impactam de alguma forma a utilização do espaço público.

Programa 100 parques para São Paulo

Lançado em janeiro de 2008, o Programa 100 Parques para São Paulo tinha por objetivo elevar o número de áreas reservadas na cidade para a construção de parques (tradicionais, lineares ou naturais). Baseado no Programa de Recuperação Ambiental de Cursos D'Água e Fundos de Vale, previsto no Plano Diretor Estratégico de 2002, o programa buscou proporcionar a recuperação de regiões de fundo de vale, com destaque para a constituição de parques lineares.¹⁰

Ainda que não seja uma política voltada diretamente à utilização do espaço público, é considerada um marco no sentido da valorização de áreas verdes e de lazer — as quais, usualmente, possuem em sua estrutura uma utilização extensiva de equipamentos voltados para o descanso, como bancos e assentos.

Centro Aberto¹¹

O projeto, iniciado em abril de 2013, propõe ampliar o debate com a sociedade sobre os espaços públicos do centro de São Paulo, e encontra-se em andamento. O planejamento consistiu no debate sobre a qualidade dos espaços centrais, na identificação de problemas e no levantamento de possíveis soluções.

Inicialmente, foram realizadas palestras e *workshops* com a presença de arquitetos e urbanistas, corpo técnico de diferentes setores da administração pública — em especial aqueles da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) e da

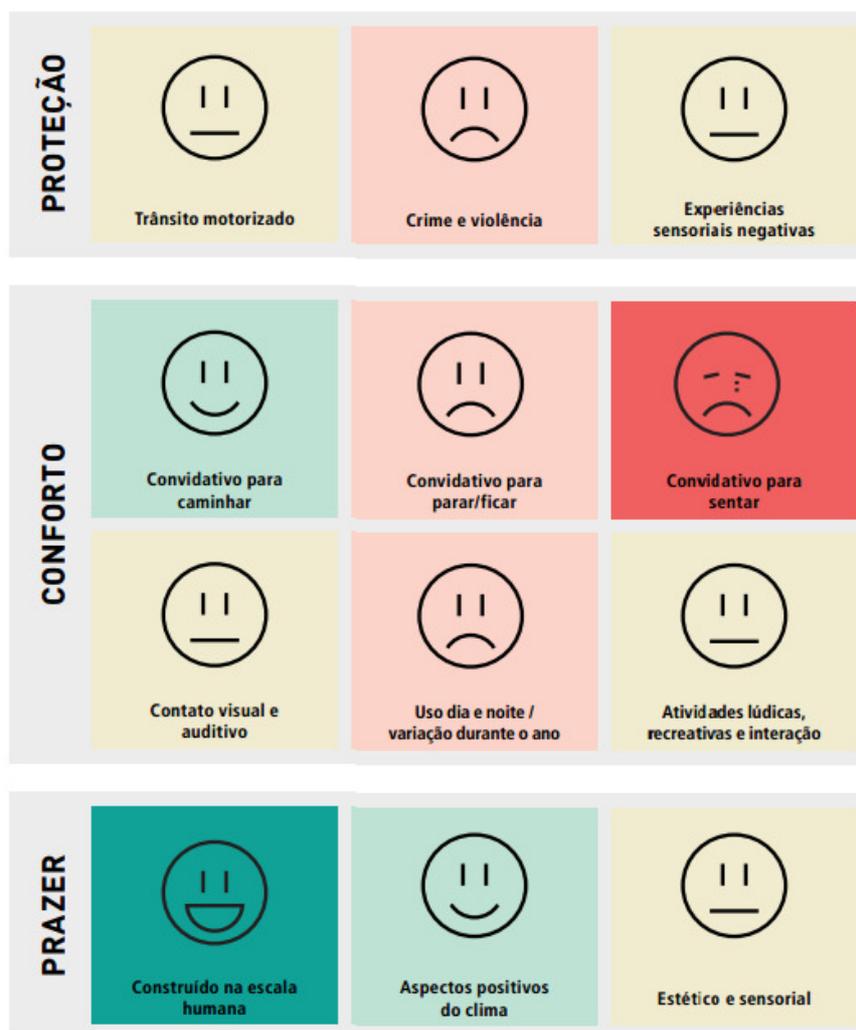
¹⁰ Prefeitura de São Paulo. *Programa 100 Parques*. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/parques/programa_100_parques/ Acesso em 02 mai.2015

¹¹ Prefeitura de São Paulo. *Centro Aberto*. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/centro-aberto/> Acesso em: 02 mai.2015

São Paulo Urbanismo — e representantes da sociedade civil, ocorridos em três etapas: na primeira, foram identificados os problemas e potencialidades da região central; na segunda, os espaços estudados foram avaliados através de visitas a campo; por fim, foram debatidas possibilidades de transformação destes espaços.

Um ponto de destaque são os doze critérios utilizados para avaliação dos espaços na etapa dois. Na categoria *Conforto*, o aspecto *convidativo para sentar*, identificado pela existência de assentos, vista agradável, boa mistura entre espaços gratuitos e pagos para sentar e oportunidades de descanso, foi mal avaliado. Dos onze espaços avaliados, dez foram classificados como 'pouco convidativos para sentar', o pior desempenho de um quesito nas três categorias, conforme ilustra o quadro com o resumo dos resultados¹²:

¹² Prefeitura de São Paulo. *Centro Aberto* (brochura). São Paulo, 65 fls. p. 41. Disponível em: http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/brochura_cda_7_10_13.pdf Acesso em: 02 mai.2015.



O quesito 'Convidativo para sentar' foi um dos piores avaliados na fase de planejamento do Centro Aberto.

Figura 4: Resumo dos resultados.

Fonte: Prefeitura de São Paulo.

Após os esforços de reflexão e avaliação empreendidos pelo projeto, os primeiros espaços (Largo do Paissandu e Largo São Francisco) começaram a receber intervenções provisórias¹³, que serão avaliadas dentro da mesma metodologia e, posteriormente, passarão por uma análise sobre uma implementação mais duradoura.

¹³CORREA, Vanessa. Áreas no centro de SP recebem piloto de 'praia urbana' para atrair usuários. Folha de S. Paulo. São Paulo, 02 out.2014. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/10/1525757-areas-no-centro-de-sp-recebem-piloto-de-praia-urbana-para-atrair-usuarios.shtml> Acesso em 02 mai.2015.



O Largo São Francisco recebeu uma das iniciativas piloto do projeto Centro Aberto.

Figura 5: Largo São Francisco, São Paulo, SP, 13 mar.2015.

Fonte: autora

A iniciativa, ainda em fase inicial, possui o mérito de estimular uma discussão sobre a qualidade dos espaços públicos disponíveis na cidade. Há, no entanto, alguns pontos de atenção que não podem deixar de ser observados. O primeiro diz respeito à escolha do centro como ponto de partida para o projeto. Para Luís Eduardo Brettas, Superintendente do Desenho da Paisagem da SPUrbanismo, a área central é, ao mesmo tempo, “servida de transporte coletivo, mas tem também todos os problemas inerentes a isso, como por exemplo a grande quantidade de pessoas. Você tem os dois lados da moeda. Todo esse trabalho é feito no centro porque ele é muito visitado, tem um acúmulo muito grande de pessoas e de problemas, por isso desses primeiros testes. Mas a ideia é que a iniciativa seja replicada em qualquer polo” (informação verbal).¹⁴

O centro, realmente, chama a atenção pela profusão de fluxos (de pessoas, mercadorias, capitais) e de problemas (sociais, econômicos, políticos). Ao mesmo tempo, é um dos poucos pontos da cidade dotado de calçadas largas, grande quantidade de equipamentos de lazer (como praças, museus e passeios) e boa oferta de transporte público, ou seja, uma estrutura confortável ao pedestre. Cabe, portanto, questionar se essa seria a melhor escolha, ou se deveriam ser priorizados espaços com uma infraestrutura menos diversificada.

¹⁴ Informação fornecida em entrevista realizada em 28 ago.2014.

Outra questão diz respeito à utilização de estruturas provisórias, sujeitas à avaliação de seu desempenho antes de uma implantação definitiva. Se tais iniciativas, por exemplo, não forem bem avaliadas, a política de valorização do espaço público será abandonada? Como avaliar a aceitação de intervenções pontuais e replicá-la ao restante do município? Esses são alguns pontos que merecem ser debatidos.

Parklets

Parklets são, de acordo com o decreto que regulamenta sua criação, “a ampliação do passeio público, realizada por meio da implantação de plataforma sobre a área antes ocupada pelo leito carroçável da via pública, equipada com bancos, floreiras, mesas e cadeiras, guardasóis, aparelhos de exercícios físicos, paraciclos ou outros elementos de mobiliário, com função de recreação ou de manifestações artísticas”.¹⁵

A denominação surgiu em São Francisco (EUA), em 2005, caracterizando a transformação de vagas de estacionamento em locais de uso público. Em São Paulo os *parklets* surgem com o objetivo de ampliar a oferta de espaços de convivência pública, estimulando uma discussão sobre a qualidade e quantidade de tais espaços, bem como uma reflexão sobre o modo como a rua é pensada – em geral, visando ao maior aproveitamento das vias para os automóveis.¹⁶

A implementação de um *parklet* pode ser pública ou privada, podendo ser proposta, no segundo caso, por pessoas físicas ou jurídicas. Trata-se de uma iniciativa temporária (é concedido o direito de uso do espaço por três anos, com possibilidade de renovação), que será custeada e mantida pelo proponente. O uso do *parklet*, no entanto, é de caráter público, sendo estritamente proibida a utilização exclusiva pelo proponente/mantenedor.¹⁷

¹⁵ Prefeitura de São Paulo. Decreto N° 55.045, de 16 de abril de 2014. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Decreto-55.045.pdf> Acesso em: 02 mai.2015.

¹⁶ “A iniciativa da prefeitura de São Paulo com a regulamentação da implantação dos parklets busca humanizar e democratizar o uso da rua, tornando-a mais atrativa e convidativa”. Prefeitura de São Paulo. *Manual operacional para implantar um parklet em São Paulo*. São Paulo, 2014, 46 fls. p. 10. Disponível em: http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/MANUAL_PARKLET_SP.pdf Acesso em: 02 mai.2015.

¹⁷ Prefeitura de São Paulo. *Gestão Urbana: Parklets*. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/parklets/> Acesso em: 02 mai.2015

Atualmente o município conta com 23 *parklets* instalados¹⁸, localizados na região do centro expandido e fruto da iniciativa privada. Estão, em alguns casos, ligados a estabelecimentos comerciais que buscam a valorização do entorno de seu negócio. Para Brettas, trata-se de uma troca: uma vaga de carro por um lugar de estar “oferecido de maneira pública e implantado privadamente” (informação verbal)¹⁹.



Figura 6: Parklet na Vila Mariana. Fonte: Nico Nemer/Folhapress

Cabe, novamente, uma discussão sobre o alcance e a efetividade de tal política. A utilização dos recursos da iniciativa privada aparece como uma solução para a dificuldade de investimento público, bem como favorece uma maior agilidade de processo. A proliferação de espaços para o usufruto público é desejável, ainda que à custa de outro bem coletivo (vagas de estacionamento em vias públicas).

A discussão, no entanto, deve aprofundar-se no que diz respeito ao significado de tal política. Ao incentivar a implementação de *parklets* voltados para a calçada e, em especial, voltados para estabelecimentos comerciais (que são muitas vezes seus mantenedores)²⁰, vale refletir se estamos valorizando o consumidor em detrimento ao cidadão. A situação se assemelharia ao que ocorre em *shopping centers* – espaços

¹⁸ Novos parklets devem atender a equipamentos públicos nas áreas de saúde e educação. São Paulo: Rádio Bandeirantes, 27 abr.2015. Programa de rádio. Disponível em: <http://radiobandeirantes.band.uol.com.br/conteudo.asp?ID=750190> Acesso em: 02 mai.2015

¹⁹ Informação fornecida em entrevista realizada em 28 ago.2014.

²⁰ MONTEIRO, A., FLORES, M. ‘Parklets’ de São Paulo são bem vistos por donos de restaurante. *Folha de S. Paulo*. São Paulo, 20 ago.2014. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/comida/2014/08/1502944-parklets-de-sao-paulo-sao-bem-vistos-por-donos-de-restaurantes.shtml> Acesso em 02 mai.2015

privados de uso público que privilegiam o consumo à reflexão –, incentivando mais o consumo (de produtos, serviços e até mesmo do espaço) que a convivência entre pares.

Outro ponto, que dialoga com a crítica feita ao projeto Centro Aberto, diz respeito ao alcance desta política. Partindo-se da hipótese de que as pessoas físicas e jurídicas interessadas na manutenção de um *parklet* atuam, em grande medida, dentro do perímetro do centro expandido, o qual conta, também, com os maiores fluxos de pedestres – em especial os deslocamentos moradia/trabalho e aqueles destinados ao lazer –, tal iniciativa corre o risco de restringir-se ao mesmo perímetro, já dotado de uma infraestrutura mínima de apoio ao pedestre.²¹

WIFI LIVRE SP

O projeto prevê o acesso gratuito à Internet (sistema *Wi-fi*) em 120 praças ou espaços públicos do município de São Paulo, contemplando todos seus distritos. A rede poderá ser utilizada de forma irrestrita e gratuita por qualquer cidadão, que terá acesso por meio de notebooks, *smartphones*, *tablets* ou qualquer dispositivo capaz de conectar-se à Internet.²²

O WIFI LIVRE SP foi criado para atender à meta 73 do Plano de Metas 2013-2016 da atual gestão. O objetivo 11 do plano prevê a requalificação e ocupação dos espaços públicos, e cita, além do acesso à Internet, a implantação de novos pontos de iluminação pública e a requalificação dos espaços públicos do Centro e de outros bairros.

O projeto atingiu, em abril de 2015, a meta prevista, com a instalação do 120º ponto de acesso gratuito à Internet. Preocupado desde sua concepção com o oferecimento do serviço em todas as regiões do município, o projeto encontra-se em todos os seus 96 distritos, com reforço nas áreas centrais que recebem maior circulação de usuários.²³ Além disso, articula-se com outras políticas em andamento como, por exemplo, os projetos-piloto do Centro Aberto.

²¹ MARQUES, M. Parklet ainda fica restrito a bairro nobre de São Paulo. *Metro Jornal*. São Paulo, 08/03/2015. Disponível em: <http://www.metrojornal.com.br/nacional/foco/parklet-ainda-fica-restrito-a-bairro-nobre-de-sao-paulo-171861> Acesso em: 02 mai.2015

²² Prefeitura de São Paulo. *WIFI LIVRE SP*. Disponível em: <http://wifilivre.sp.gov.br/index.php?nav=0> Acesso em: 02 mai.2015

²³ Prefeitura de São Paulo. *Prefeitura supera meta e entrega à cidade 120ª praça com WiFi Livre* (Notícias). Disponível em: <http://wifilivre.sp.gov.br/index.php?nav=2&htm=noticias14.htm> Acesso em: 02 mai.2015

Conforme exposto, a atual administração mantém uma série de projetos e políticas voltadas para o espaço público, utilizando-os inclusive como bandeira de sua gestão. Sejam iniciativas piloto ou definitivas, elas atendem a uma demanda – em alguns casos, identificada – por espaços de convivência adequados, agradáveis e pensados para a escala humana. Cabem críticas aos modelos escolhidos, as quais foram mencionadas ao longo deste tópico, mas reconhecemos o esforço de se trabalhar com esta questão.

É possível verificar nestas iniciativas não só um esforço de requalificação dos espaços públicos, mas também um incentivo ao parar. O aumento na oferta de parques e praças, que se apresentam como alternativas de lazer na metrópole; a apresentação de projetos-piloto voltados para uma maior fruição de áreas do centro; a maior oferta de bancos, ainda que vinculados à iniciativa privada, e o oferecimento de conexão à Internet são elementos que atraem os pedestres para determinados lugares e os convidam a desfrutar a cidade.

Como característica comum verificamos o protagonismo de bancos e assentos — incorporados direta ou indiretamente nestes projetos — que permitem não só o descanso do corpo mas também dos olhos, que buscam novos horizontes e estímulos humanos. A oferta de bancos é um dos maiores e mais simples incentivos à permanência, e podem despertar uma nova relação entre indivíduos e espaços ao abrir uma janela para a cidade.

Uma mudança na concepção de espaço público, por sua vez, envolve mais do que iniciativas pontuais. É preciso investir na valorização do cidadão e do cidadão que usufrui e reflete sobre o espaço urbano no qual ele vive, o que envolve uma alteração profunda na visão das ruas, das calçadas e dos pedestres. É preciso oferecer condições aos cidadãos para que eles permaneçam em determinados locais, o que passa por uma reavaliação dos equipamentos e mobiliário urbanos disponíveis.

O caminho percorrido por este trabalho procurou apontar para a importância de se permanecer e de se pensar a cidade de forma mais ampla. O que se verificou foi a existência de mais barreiras do que incentivos ao pedestre que percorre as ruas de São Paulo, e que a passagem é ainda a resposta mais comum a tantas situações incômodas.

Conclusão

Procuramos explicitar, ao longo deste trabalho, os diferentes aspectos envolvidos na configuração de espaços públicos agradáveis e convidativos ao ato de parar — e, conseqüentemente, os fatores que repelem tal atitude. Para isso, optamos por trazer visões de diferentes áreas sobre o assunto, formando um panorama mais abrangente sobre a questão.

Inicialmente, foram detalhadas algumas das múltiplas facetas das cidades que interessavam a esta análise. Entender a configuração do ambiente urbano perpassa entender sua intrínseca relação com as atividades econômicas de diferentes períodos, até atingirmos o ponto atual, no qual a cidade é vendida como mercadoria. Mas, como obra e habitat humano, este espaço é também alvo de afeição por parte de seus moradores e visitantes, que atribuem valor (de uso) a determinados locais. É neste mesmo ambiente que os cidadãos constroem suas convicções pessoais e políticas, exigindo direitos que atendam suas expectativas.

Ao tratar a cidade enquanto mercadoria, e o cidadão como consumidor, perde-se essencialmente o espírito de partilha de espaços e de reflexão. Assistimos, atualmente, à proliferação de espaços privados de uso público (ou semi-público) na cidade de São Paulo que vão ao encontro de uma cidade segmentada e segregada, que não vê motivos para parar em espaços não-homogêneos. Esta configuração tende a excluir os mais pobres, para os quais resta a convivência em espaços públicos degradados e pouco convidativos mas, ao mesmo tempo, revela uma chance de relacionar-se com a cidade como um todo, sem muros.

Estes espaços públicos, no entanto, revelam-se pouco ou nada convidativos aos pedestres que transitam por eles. Ao analisarmos as condições às quais os transeuntes são submetidos todos os dias, não resta dúvida de seu papel na cidade: mero coadjuvante. O pouco espaço que sobra nas estreitas e tortuosas calçadas de São Paulo revelam as dificuldades de desenvolver suas atividades com tranquilidade e de forma prazerosa. A existência de zonas estritamente residenciais e outras puramente comerciais provoca esvaziamentos, pressiona os movimentos pendulares e reduz a seguranças das ruas — o que favorece o discurso da segregação.

Estes são alguns dos elementos que contribuem para a sensação desalentadora de ausência de motivos para se parar e desfrutar determinados espaços. A arquitetura

enfadonha, as fachadas longas e desabitadas em certas horas do dia, a constante sensação de que se está atrapalhando o caminho dos veículos não provocam prazer no pedestre, muito pelo contrário, o desanimam a andar pelas ruas e, principalmente, a parar.

O dinamismo das cidades, com profusão de fluxos e cenas que mudam constantemente, no entanto, contribuem para a vontade de ficar. A oferta de assentos — sejam eles públicos, na forma de bancos, ou privados, em bares e restaurantes — confortáveis e com boa vista para o movimento são um convite para desfrutar o espetáculo do cotidiano. Estas características, muitas vezes desprezadas no contexto da cidade negócio, contribuem não só para o conforto e prazer de seus habitantes como também para a construção de uma imagem positiva da própria cidade.

Percebe-se, portanto, a importância que o mobiliário urbano exerce no desenho e na imagem de uma cidade — tanto fisicamente como no imaginário dos indivíduos. Além de cumprir com a função para a qual foi projetado, é essencial que sua instalação seja adequada sob o ponto de vista de seus usuários. Por adequação entende-se a compreensão de sua necessidade, e também sua relação com os demais elementos da paisagem. Na ausência dessas condições, é possível que ele fique sem uso e até mesmo se configure como uma barreira.

Chegamos, finalmente, ao banco, símbolo da permanência e pano de fundo dessa análise. A oferta de assentos nos passeios públicos ajudou, de certa forma, a redefinir os espaços pensados para a convivência pública. Se antes eles marcavam espaços de convivência e de discussões política, hoje estão ligados primordialmente ao descanso, lazer e contato com a natureza — atividades cada vez mais raras em uma sociedade urbanizada e industrializada.

Os bancos também são palco das desigualdades que marcam as sociedades contemporâneas. A proliferação de dispositivos criados para afastar a população de rua, bastante comuns no município de São Paulo, são reveladores do trato dado à questão da miséria e também do espaços públicos. Por um lado, pretende-se mascarar os conflitos sociais através da colocação de obstáculos, sem pensar em soluções mais profundas para resolver a situação. Por outro, os espaços de uso público tornam-se mais pobres, tanto por repelir os diferentes (e, de alguma forma, o conflito e a reflexão), como também pela imagem grosseira passada aos seus usuários.

Devido à ausência de uma política pública voltada para este mobiliário específico, apresentamos, na última seção do trabalho, as principais políticas

públicas contemporâneas voltadas para a utilização dos espaços públicos no município de São Paulo — que, de certa forma, aproximam-se de nossa preocupação com o permanecer. Nela verificamos a existência de múltiplas iniciativas que contribuem para uma valorização dos espaços comuns da cidade, ainda que caibam algumas críticas às formas como os projetos foram concebidos ou estão sendo conduzidos.

Cabe salientar que a inexistência de registro oficial sobre bancos e assentos da cidade de São Paulo impossibilitou um estudo quantitativo sobre sua disponibilidade, localização e população atendida. Nossa análise, no entanto, ancora-se nos diferentes aspectos que surgiram ao longo do texto, e que nos permitem tecer algumas considerações sobre a hipótese que guiou este trabalho.

A ausência de um registro sobre este mobiliário — ainda que um estudo esteja em curso — é também indício do tratamento superficial dado à questão, que esperamos que ganhe maior destaque da conclusão deste levantamento. As lamentáveis condições do calçamento, que nos acompanham por todas as regiões do município, constituem forte indício da desvalorização do transeunte. A proliferação de espaços privados de uso público, dos quais o *shopping center* é o principal representante²⁴, revela também uma tendência de desvalorização dos espaços públicos, com perigosos desdobramentos para a relação entre cidadão e consumidor.

Uma análise das políticas públicas em vigor, no entanto, nos parece oferecer os indícios mais concretos de que a oferta de bancos e assentos é insuficiente na cidade. As conclusões encontradas na fase de planejamento do projeto Centro Aberto apontam para a necessidade de atenção à questão, com o critério *Convidativo para sentar* sendo o pior avaliado dentre os doze selecionados. Como consequência provável destes resultados, as iniciativas piloto do projeto dão grande destaque à oferta de assentos, que vai desde a colocação de estruturas móveis (como cadeiras de praia) até a construção de longos *decks* que permitem o descanso.

A iniciativa de implementação de *parklets* não teria sentido em uma cidade com boa oferta de locais para o descanso, o que aponta novamente para uma tentativa de suprir uma possível carência. A iniciativa, porém, ainda engatinha no que diz respeito à penetração no município, por concentrar-se em bairros nobres da cidade — motivados, provavelmente, pelo protagonismo assumido pela iniciativa privada. E traz, novamente,

²⁴São Paulo é a capital com maior quantidade de *shopping centers* do país, com 53 unidades em funcionamento e 2.004.657 m² de área bruta locável. Fonte: Associação Brasileira de Shopping Centers. Disponível em: <http://www.portaldoshopping.com.br/site/monitoramento/numeros-nas-capitais> Acesso em 15 mai.2015

o debate sobre a posição de seus usuários como consumidores dos estabelecimentos que custeiam sua implementação.

Há, portanto, um longo caminho a se percorrer e uma necessidade latente de amadurecimento do tratamento dos espaços públicos no município. Procuramos, ao longo deste trabalho, explicitar as principais questões envolvidas na construção de espaços agradáveis, que proporcionem intensa utilização e favoreçam, principalmente, a apropriação dos mesmos pelos usuários. Entre permanência e passagem, entendemos que os bancos são peça fundamental neste quebra-cabeça, e devem ser olhados com mais atenção.

FONTES CONSULTADAS

ANDRADE, Patrícia A. *Quando o design exclui o Outro: Dispositivos espaciais de segregação e suas manifestações em João Pessoa (PB)*. Vitruvius 134.05 ano 12, jul. 2011. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.134/3973> Acesso em: 01 mai.2015

ALOMÁ, Patrícia Rodriguez. *O espaço público, esse protagonista da cidade*. 23 de dezembro de 2013. Arch Daily Brasil. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/01-162164/o-espaco-publico-esse-protagonista-da-cidade> Acesso em 01 dez.2014.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9283: Mobiliário Urbano. Rio de Janeiro, 1986.

BASSO, Liliane ;VAN DER LINDEN, Júlio Carlos de Souza. *Mobiliário Urbano: Origem, Forma e Função*. In: 9º Congresso Brasileiro de Pesquisa e Desenvolvimento em Design, 2010, São Paulo. Anais do P&D 2010, 2010.

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

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

_____. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CORREA, Vanessa. Áreas no centro de SP recebem piloto de 'praia urbana' para atrair usuários. *Folha de S. Paulo*. São Paulo, 02 out.2014. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/10/1525757-areas-no-centro-de-sp-recebem-piloto-de-praia-urbana-para-atrair-usuarios.shtml> Acesso em 02 mai.2015.

FERRARI, Celson. *Dicionário de Urbanismo*. São Paulo: Disal, 2004.

GIL, Erica A. B. *O Banco Público: Significado e importância deste equipamento no espaço público*. 2011. 114 f. Dissertação (Mestrado em Design de Equipamento). Universidade de Lisboa, Lisboa, 2011.

GEHL, Jan. *Cidade para Pessoas*. Tradução Anita Di Marco, 2ª Edição. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. 3ª edição. São Paulo: Loyola, 1993.

_____. *Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. In: Espaço e Debates n. 39: Cidades: estratégias gerenciais. São Paulo, NERU, 1996.

JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

JOHN, N. M.; REIS, A. Percepção, estética e uso do mobiliário urbano. *Gestão & tecnologia de projetos*, v. 5, p. 180-206, 2010.

LEFEBVRE, Henry. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MARQUES, M. Parklet ainda fica restrito a bairro nobre de São Paulo. *Metro Jornal*. São Paulo, 08 mar.2015. Disponível em:
<http://www.metrojornal.com.br/nacional/foco/parklet-ainda-fica-restrito-a-bairro-nobre-de-sao-paulo-171861> Acesso em: 02 mai.2015

MONTEIRO, A., FLORES, M. 'Parklets' de São Paulo são bem vistos por donos de restaurante. *Folha de S. Paulo*. São Paulo, 20 ago.2014. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/comida/2014/08/1502944-parklets-de-sao-paulo-sao-bem-vistos-por-donos-de-restaurantes.shtml> Acesso em 02 mai.2015

"Novos bancos combinam mais com a praça". *Folha de S.Paulo*. São Paulo, 22 fev.2007. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2202200728.htm>Acesso em: 01 mai.2015.

Novos parklets devem atender a equipamentos públicos nas áreas de saúde e educação. São Paulo: Rádio Bandeirantes, 27 abr.2015. Programa de rádio. Disponível em: <http://radiobandeirantes.band.uol.com.br/conteudo.asp?ID=750190>Acesso em: 02 mai.2015

PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Centro Aberto*. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/centro-aberto/> Acesso em: 02 mai.2015

PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Centro Aberto* (brochura). São Paulo, 65 fls. Disponível em: http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/brochura_cda_7_10_13.pdf Acesso em: 02 mai.2015

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Decreto Nº 55.045, de 16 de abril de 2014. Disponível em:<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/Decreto-55.045.pdf>Acesso em: 02 mai.2015.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Lei nº 14.223, de 26 de setembro de 2006. Disponível em: http://cadan.prefeitura.sp.gov.br/sisgecan/downloads/Lei_14223_26.09.2006_PAISAGENS_URBANAS.pdfAcesso em: 02 mai.2015

PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Gestão Urbana: Parklets*. Disponível em: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/parklets/> Acesso em: 02 mai.2015

PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Manual operacional para implantar um parklet em São Paulo*. São Paulo, 2014, 46 fls. p. 10. Disponível em: http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2014/04/MANUAL_PARKLET_SP.pdf Acesso em: 02 mai.2015.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Prefeitura supera meta e entrega à cidade 120ª praça com WiFi Livre* (Notícias). Disponível em: <http://wifilivre.sp.gov.br/index.php?nav=2&htm=noticias14.htm> Acesso em: 02 mai.2015

PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Programa 100 Parques*. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/parques/programa_100_parques/ Acesso em 02 mai.2015

PREFEITURA DE SÃO PAULO. *WIFI LIVRE SP*. Disponível em: <http://wifilivre.sp.gov.br/index.php?nav=0> Acesso em: 02 mai.2015

SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. 7ª ed., 1ª reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

_____. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Editora Record, 2000.

SASSEN, Saskia. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press. 2nd edition: 2001.

SATURNINO, Rodrigo. *O último suspiro do flâneur*. Disponível em: www.bocc.ubi.pt/pag/saturnino-rodriigo-o-ultimo-suspiro-do-flaneur.pdf Acesso em: 30 mar. 2015.

SCHEUER, Tiago. Falta de bancos faz pedestres usarem muretas para descansar em vários pontos da capital. *Bom dia SP*. São Paulo: TV Globo, 01 abr.2015. Programa de TV. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/bom-dia-sp/videos/t/edicoes/v/falta-de-bancos-faz-pedestres-usarem-muretas-para-descansar-em-varios-pontos-da-capital/4077509/> Acesso em 13 mai.2015

SOBARZO, Oscar. *A produção do espaço público: da dominação à apropriação*. Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 19, pp. 93 - 111, 2006

SP já tem três praças com banco antimendigo. *Jornal Extra*. São Paulo, 23 fev.2007.
Disponível em: <http://extra.globo.com/noticias/brasil/sp-ja-tem-tres-pracas-com-banco-antimendigo-741168.html> Acesso em: 01 mai.2015

TUAN, Yi-Fu. *Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência*. Londrina: Eduel, 2013.

_____. *Paisagens do medo*. São Paulo: Unesp, 2005.

YÁZIGI, Eduardo. *O mundo das calçadas*. São Paulo: Humanitas, 2000.