

O MOVIMENTO DO PEDESTRE NO CRUZAMENTO DA AVENIDA PAULISTA COM A RUA DA CONSOLAÇÃO. PASSAGEM OU PERMANÊNCIA?

Isabelle Cristina Maciel de Brito Soares¹

Yara Cristina Labronici Baiardi²

RESUMO

Este artigo analisa o movimento de pedestres no entorno do cruzamento de São Paulo: a Rua da Consolação com a Avenida Paulista. Essa região abriga um nó do sistema de transportes, composto pela conexão de duas linhas de metrô e um corredor de ônibus. O problema que se apresenta nessa pesquisa é a falta de um desenho urbano que contemple os sistemas de infraestrutura de transporte articulado com o movimento do pedestre e contexto urbano. É por meio da análise comportamental da observação direta pela metodologia desenvolvida pelo arquiteto dinamarquês Jan Ghel (2013), que será analisado o espaço público e a escala humana para um melhor desenho urbano desse cruzamento. Apresenta-se, aqui, a síntese de uma pesquisa que avalia condições de mobilidade do pedestre nos espaços públicos, por meio de análise das relações entre caminhar, passar e permanecer, assim como a interdependência entre o uso do solo, as condições físicas do espaço público e como acontece o movimento do pedestre no meio urbano.

Palavras-chave: Pedestre, mobilidade urbana, espaço público.

THE PEDESTRIAN CROSSING IN MOTION PAULISTA AVENUE WITH STREET CONSOLATION. PASS OR STAY?

ABSTRACT

This paper assess the situation of pedestrian movement on an important crossing of the City of São Paulo, Street of Consolação and Avenida Paulista. This region comprises a node of urban

¹ Mestranda em Urbanismo na Universidade Presbiteriana Mackenzie. isoaresarquitetura@gmail.com

² Mestre em Urbanismo. Doutoranda na Universidade Presbiteriana Mackenzie.
yaclba@yahoo.com.br



transportation made by connection of two subway lines and a bus lane. The problem that arises in this research is the lack of an urban drawing that covers the transport infrastructure systems and its surroundings. The methodology developed by Ghel (2013), which analyzes the public space and the importance of human scale for better urban design will be used. We present here the synthesis of a survey assessing pedestrian mobility conditions in public areas, through analysis of the relationship between walking, walking around and staying, as well as the links between land use, the physical conditions of space public and how is the pedestrian movement in this space.

Keywords: *Pedestrian, urban mobility, public space.*

EL PASO DE PEATONES EN MOVIMIENTO AVENIDA PAULISTA COM CALLE CONSUELO. PASAR O QUEDARSE?

RESUMEN

En este artículo se analiza la situación del movimiento de peatones alrededor de un cruce importante de São Paulo, la calle Consolação y la avenida Paulista. Esta región es el hogar de un nodo del sistema de transporte, compuesta por la conexión de dos líneas de metro y un carril bus. El problema que se plantea en esta investigación es la falta de un diseño urbano que incluye los sistemas de infraestructura de transporte y sus alrededores. Se utilizará la metodología desarrollada por Ghel (2013), el análisis del comportamiento de la observación directa, que analiza el espacio público y la importancia de la escala humana para un mejor diseño urbano. Presentamos aquí la síntesis de una encuesta que evalúa las condiciones de movilidad de peatones en los espacios públicos, a través del análisis de la relación entre caminar, ir y estancia, así como la interdependencia entre el uso del suelo, las condiciones físicas del espacio pública y como es el movimiento de peatones en este espacio.

Palabras clave: Peatones, movilidad urbana, el espacio público.

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho trata *do movimento do pedestre* no espaço público articulada aos acessos dos sistemas de transporte público de uma importante localização da cidade de São Paulo, Brasil: o cruzamento da Rua da Consolação com a Avenida Paulista. Nesta área, encontram-se duas importantes avenidas da cidade de São Paulo, duas linhas de metrô e um corredor de ônibus, além da circulação significativa de automóveis e pedestres. É uma área que abriga importantes

atividades econômicas e de lazer, modais de ligação com diversas regiões da cidade e que, portanto, atraem inúmeros pedestres.

Quando o assunto é mobilidade, o espaço público adquire um caráter central, visto que a ampliação da mobilidade pedonal, seja ela complementar ao transporte público ou como principal meio de transporte das pessoas, oferece vantagens essenciais à população e à cidade. Nas centralidades urbana e junto aos equipamentos de transportes públicos, o espaço público, assume, por um lado, a função de ampliar a microacessibilidade dos usuários (Baiardi, 2013).

Utilizando o método da análise do Desenho Urbano, por meio da análise comportamental no meio físico, forma usada por Jan Gehl, o qual desenvolveu um modo que analisa o espaço público levando em conta a escala humana para melhor projetá-lo, apresenta-se, neste artigo, a síntese de uma pesquisa que avalia as condições de mobilidade dos pedestres nas calçadas do encontro destas duas vias, em articulação com os sistemas de transportes públicos existentes.

2. PEDESTRE E ESPAÇO PÚBLICO: PERMANÊNCIA E PASSAGEM

Em um contexto de crescimento urbano, as pessoas necessitam se deslocar, por diversos motivos, ao longo de grandes distâncias e para diversos destinos, utilizando uma variedade de meios de transporte e que envolve diferentes velocidades e modos. Os cidadãos demandam cada vez mais qualidade, mais atenção em seus percursos individuais, maior intensidade, urbanidade, velocidade e acesso à grande metrópole, se possível, com tranquilidade e qualidade. A questão das passagens como espaço de transição, torna-se um desafio decisivo para facilitar os acessos aos diferentes equipamentos urbanos, em especial, os sistemas de transporte público.

Se por um lado a mobilidade se tornou cada vez mais complexa, as redes de transporte, por sua vez, continuam a ser pensadas de maneira isolada. Mesmo assim, o usuário avalia a qualidade de seu deslocamento em termos de eficácia,

conforto, segurança e qualidade urbana tomando em conta a totalidade do percurso. As passagens surgem então como o elo que permite passar de uma rede de transporte para outra, com distintos graus de facilidade ou acessibilidade, garantindo, assim, a conclusão exitosa do circuito de mobilidade urbana (IVM-2014).

Smetz (2014) fala da passagem moderna e que a multiplicação dos automóveis exigiu um sistema de circulação eficaz e autônomo, separando fluxos por meio de uma hierarquia da infraestrutura agressiva, infraestruturas rodoviaristas essas que colocam barreiras nos tecidos urbanos. Então, na passagem moderna, cada modal atende sua própria lógica de transporte, concebendo passagens tecnocratas sem a valorização do espaço e do sentido social delas. Na cidade modernista houve a necessidade de dar espaço ao automóvel, sistema que tirou a prioridade do pedestre no espaço urbano. Smetz (2014) fala *da passagem moderna* e que a multiplicação dos automóveis exigiu um sistema de circulação eficaz e autônomo. As rodovias penetraram na cidade, assim como os boulevares circulares. Houve também o crescimento periférico e a ligação entre subúrbios. O urbanismo de zoneamento, a monofuncionalidade das grandes infraestruturas (grandes autoestradas, faixas preferenciais, vias férreas, e por que não, os corredores de BRT) contribuíram para criar novos limites, às vezes, intransponíveis. Aquilo que foi concebido originalmente para unir constitui hoje uma separação, um impedimento para a mobilidade dos indivíduos, que frequentemente encontram-se obrigados a inventar passagens informais, e muitas vezes perigosas, para se deslocar.

Porém, na cidade contemporânea, vive-se uma transição do espaço urbano, a rua vem adquirindo um papel central na discussão acerca da urbanidade das cidades, principalmente quando tem uma forte relação com os seus transeuntes, ou seja, a rua, além de espaço de passagem, é também um espaço de permanência, mesmo que não permanente.

As passagens contemporâneas, com uma visão geral das opções comuns de design que pretendem melhorar a monotonia de passagens tecnocráticas existentes, mostra que, se quisermos chegar a verdadeiramente significativas intervenções,

precisamos superar os recursos de embelezamento meramente formal. Precisamos ir além da forma, a fim de dar um sentido social às passagens. Ou melhor, investigar como a forma pode começar a ser percebida como espaço público significativo. Neste sentido, propomos um volta aos elementos-chave que constituem o significado original de "passagem".

As passagens servem, em certos casos, para superar obstáculos. Independente das mudanças nas grandes infraestruturas, estas pequenas intervenções no desenho urbano podem ter um impacto importante e dar resposta a problemas urgentes que não podem esperar por longos processos de planejamento e intervenções em grande escala. Apesar de o conceito de cidade contínua, sem ruptura, ser uma utopia dificilmente alcançável, ideias tais como micropassages e atalhos, podem dar respostas rápidas e eficazes para estas questões urbanas universais. Assim, o tema Passagens permite articular o cheio e o vazio, a velocidade e a lentidão, o móvel e o imóvel, o estético e o funcional, a alteridade e a segurança, e repensar a hierarquia das redes, particularmente o das redes primárias, hoje muito dominantes. Na esteira das leis de zoneamento, cabe perguntar se as passagens podem também ajudar a vincular a cidade, a unir os bairros mais ricos aos mais pobres, a periferia, ao centro, os sistemas de transporte de diferentes modos.

Ao integrar o tecido urbano fragmentado, as passagens permitem que seus habitantes cheguem a destinos que anteriormente eram inacessíveis a eles, e, assim, ajudá-los a se tornarem cidadãos, no sentido pleno da palavra. É em função disso que a implementação de tais "passagens" constitui um dos grandes desafios do nosso mundo urbano contemporâneo.

Para a boa movimentação e circulação do pedestre exige-se uma mínima condição no espaço público. Vles e Sylvie (2010) ressaltam que o espaço público (a praça, a rua, o espaço de encontro) convida à manifestação multicultural e à divisão do próprio espaço. Lynch (1960) ressalta que os limites, as fachadas dos imóveis e outros equipamentos contribuem de maneira fundamental para a qualidade dos

espaços públicos, principalmente pela maneira que são projetados e executados. Caminhar é um ato espontâneo para todos que tenham condições físicas de exercer

Ascher (2010) debate o duplo compartilhamento da rua, indicando que esta deve ser um lugar capaz de agregar e de servir e não apenas de ligar lugares. Em sua argumentação, a rua da cidade contemporânea é distinta da rua da cidade moderna, pois na segunda as ruas são constituídas como os elementos de ligação dos espaços monofuncionais – ruas locais situadas em bairros residenciais, autoestradas que ligam áreas urbanas distintas ou ruas que ligam bairros comerciais, entre outras. Já na contemporaneidade, as ruas abrigam diversos tipos de atividades, adquirindo um caráter multifuncional.

No entanto, a maioria das ações e políticas de circulação e transporte não concede a devida atenção às ruas, principalmente às calçadas, infraestrutura fundamental para ampliar a mobilidade a pé, impondo condições de deslocamentos não condizentes com a qualidade merecida pelo cidadão que opta pela caminhada em suas viagens cotidianas (Malatesta, 2007). A rua é considerada parte fundamental do espaço público, que segundo Hertzberger (1999) é o território de cidadania e de civilidade.

Ou seja, justificar a existência das calçadas como somente espaços para ligação de um ponto a outro é possuir uma visão extremamente utilitária do seu uso, pois as calçadas, por serem locais públicos, são também um ponto de encontro para a socialização, lazer ou simplesmente para vermos e sermos vistos. Os espaços de permanência de forma pontual acontecem, na maior parte das vezes, em espaços pré-definidos para a realização de atividades de convívio e recreação. Esses locais costumam ter uma condição ambiental adequada para que haja apropriação por parte das pessoas. Já os espaços de permanência de forma linear se dão em espaços que são considerados de circulação e passagem, nos caminhos percorridos pelos pedestres, como por exemplo, as calçadas, os canteiros centrais que tenham amplitude.

Os espaços de passagem podem ser percebidos em espaços pré-determinados para a realização de atividades de lazer e de convívio, mas, por alguma razão, tornam-se apenas de passagem e não do encontro. As calçadas e as ruas são espaços de passagem que fazem a circulação de forma linear e são nesses locais que os pedestres se deslocam para a realização de suas atividades. Porém, as calçadas, sobretudo na contemporaneidade não necessitam de ter uma só função, a de passagem, pois tem potencialidades para que o usuário permaneça. Os conceitos de passagem e permanência não são conceitos opostos, mas que podem se complementar.

Assim, o objetivo é revalorizar e dar sentido social a estes articuladores essenciais, que sempre estiveram presentes em nossas cidades, mas que, em muitos casos, estão em más condições e comprometem a qualidade da mobilidade dos pedestres.

Diante do entendimento das possibilidades de movimento do pedestre no espaço público, esta pesquisa analisa o cruzamento da Rua da Consolação e Avenida Paulista, pois o espaço público nesta região possui papel fundamental na microacessibilidade aos modais de transporte e aos equipamentos e atividades existentes, um espaço de passagem e permanência.

3. PROCESSO METODOLÓGICO

Por meio da análise comportamental da observação direta, e do método desenvolvido Jan Ghel em seu livro *How to study a public life* (2003) e seus desdobramentos na publicação de mesma autoria intitulada *Towards a Fine City for people – Public space and public life* (2004), foram feitas adaptações para a análise da área de estudo.

Ghel busca-se indicar a situação crítica da atual circulação pedonal nesta região a partir da valorização de dois atos simultâneos: “passagem” e “permanência”

dos pedestres no espaço público. Tendo o pesquisador como o principal observador, a avaliação se dará por meio do reconhecimento do território.

O autor afirma que a análise do movimento de pedestres no espaço público depende da época do ano e da hora do dia. Pesquisas desta natureza não precisam de softwares especializados, por isso não foram quantificados os pedestres ou mesmo aplicados questionários específicos. O enfoque da metodologia em questão é a *observação do movimento pedonal em sua articulação com os sistemas de transportes* públicos existentes, as rotas predominantes quando os usuários desembarcam e embarcam, como se apropriam do espaço e como o uso do solo da região pode influenciar a atração do pedestre para aquele local.

Assim, a categoria de análise do comportamento para o Desenho Urbano é o que Del Rio (1990) chama de ‘ambiente comportamental’, a unidade básica de análise de interações de comportamento ambiental e que possui as seguintes características:

- um comportamento típico ou padrão
- regras e propósitos sociais;
- aspectos temporais da ocorrência

“Compreender quais são os ‘ambientes comportamentais’ de um espaço urbano, como são apropriados, quais os comportamentos com que se relacionam e qual a sua periodicidade são temáticas básicas” (DEL RIO, 1990:101). O importante deste conceito é que esses ambientes pressupõem a repetição dos comportamentos e certos arranjos tendem a fazer com que diferentes atores se comportem da mesma forma.

A abordagem da análise foi qualitativa e exploratória, visando apontar os problemas que ocorrem com o movimento dos pedestres nos espaços públicos, principalmente nas calçadas, nos canteiros e nas áreas de travessias que existem no cruzamento da Rua da Consolação com a Avenida Paulista. Por meio dessa análise, busca-se compreender as relações entre o caminhar, o passar e o

permanecer, destacando principalmente os conflitos que o pedestre encontra no espaço público.

4. OBJETO: O MOVIMENTO DO PEDESTRE NO ESPAÇO PÚBLICO NA RUA DA CONSOLAÇÃO E AVENIDA PAULISTA

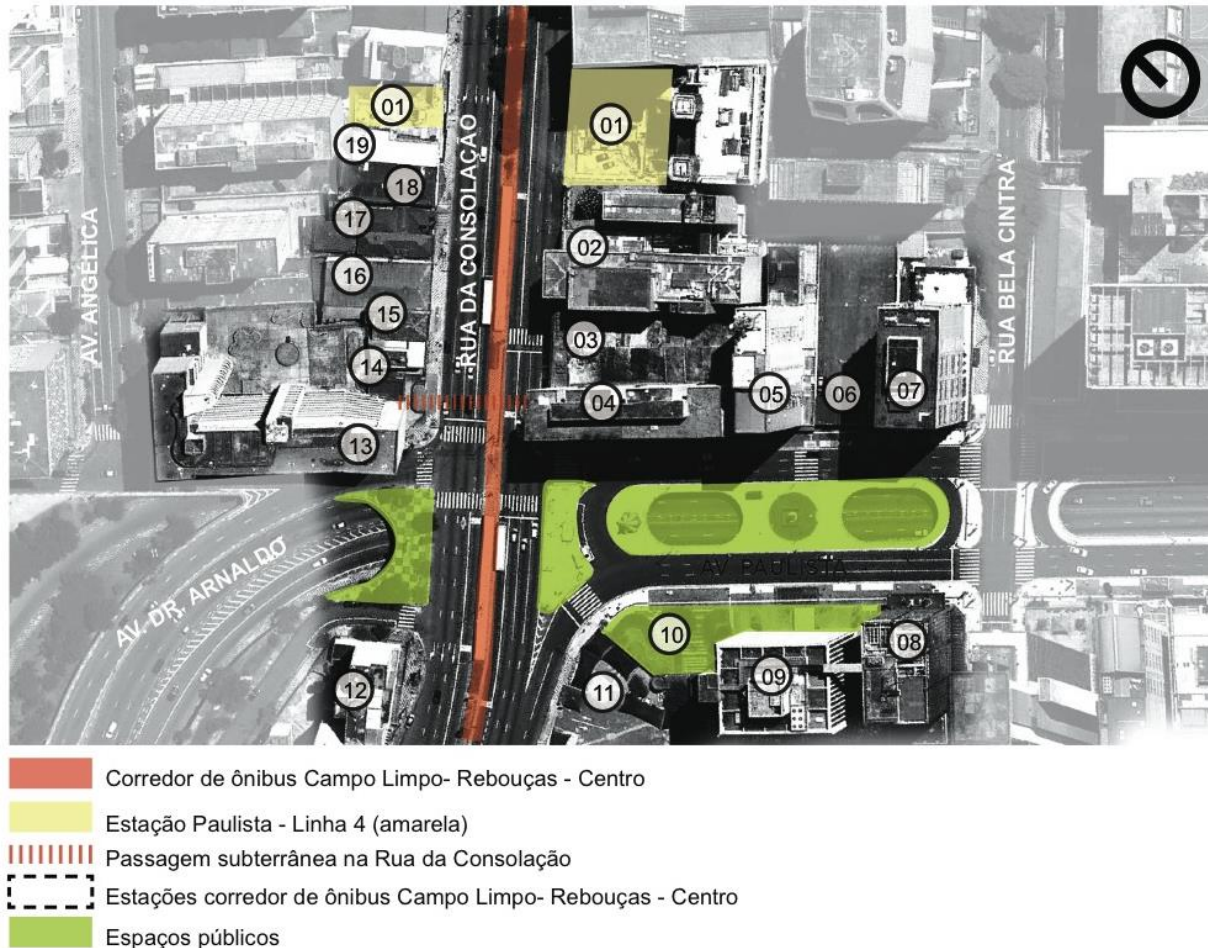
O alcance do sistema de transportes que conecta a área de estudo possui caráter metropolitano e localiza-se no vetor sudoeste da cidade de São Paulo, onde há maior desenvolvimento quando se fala de infraestrutura urbana (Villaça, Zioni, 2005).

As duas linhas de metrô que ali se cruzam, a Linha 2 (verde) e a Linha 4 (amarela) se articulam ao sistema de trem metropolitano. A linha amarela conecta-se com três das cinco linhas de metrô em operação na metrópole, assim como com algumas linhas de trem. Essa área pode ser acessada pelo corredor de ônibus Campo-Limpo-Rebouças-Centro. A parada do corredor de ônibus na área de estudo localiza-se em frente ao término da Avenida Paulista.

A abrangência dessa área não é somente para serviços, mas também para lazer. Além disso, representa um pólo cultural, que agrega diversos equipamentos que atraem um público considerável aos fins de semana conforme

O uso do solo da região impacta diretamente na atração de usuário para um local, assim como os equipamentos urbanos. Existe uma significativa quantidade de comércio no térreo, edifícios residenciais com fachada ativa, prédios comerciais, uso misto, equipamentos culturais e institucionais.

Figura 1: Delimitação do objeto: cruzamento rua Consolação com Av. Paulista



Fonte: Google, tratamento autora

Legenda: 01 - Saída/Entrada da estação de metrô Paulista da linha 4 – Amarela; 02 – Comércio - Lojas Pernambucanas; 03 – Cinema - Cine Caixa Belas Artes; 04 –Edifício Residencial - Paulista 2518; 05 – Edifício Residencial - Paulista 2452; 06 – Institucional - Futuro Instituto Moreira Salles; 07 – Comércio - Chocolates Brasil e Drograria Onofre; 08 – Edifício misto, no térreo Banco do Brasil; 09 – Edifício institucional - Instituto Cervantes; 10 - Praça - Saída fechada do metrô; 11 - Terreno - Empreendimento em construção; 12 - Edifício misto com sex shop no térreo; 13 – Edifício Residencial Anchieta e Riviera Bar no térreo; 14 - Prédio vazio; 15 – Edifício misto - Loja de suplementos (térreo) e Escola de dança; 16 – Comércio – Padaria; 17 - Prédio misto (comércio e hotel); 18 – Banco - Caixa econômica federal; 19 - Prédio em construção.

5. ANÁLISE E RESULTADOS

A estação Paulista - Linha 4 (Amarela), passa sobre a Rua da Consolação e tem seu embarque e desembarque na rua da Consolação. A estação Consolação, Linha 2 (verde) situa-se na Avenida Paulista. Há uma conexão subterrânea entre as estações³ que não é tratada nesse artigo.

Observa-se que, pela significância de ser uma centralidade modal, os sistemas de transportes públicos da área de estudo atraem diariamente inúmeros usuários que entram e saem de suas estações e paradas de ônibus.

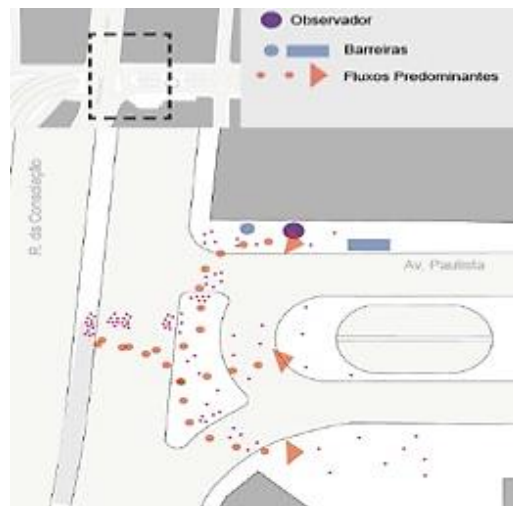
Para melhor entendimento da área serão apresentadas duas situações para explicar o *movimento dos pedestres* no cruzamento e em seguida uma análise urbana.

5.1 Rota 1: Desembarque do corredor de ônibus da Rua da Consolação em direção à Avenida Paulista.

Foi em uma visita feita pela manhã, durante a semana, dia comercial, no mês de maio de 2015, das 7:50 às 8:30 da manhã. A autora colocou-se como observadora da área e conseguiu captar o movimento dos pedestres que, predominantemente, nessa situação, acontece quando *desembarcam do corredor de ônibus que passa na Rua da Consolação e se direcionam à Avenida Paulista*. A análise da situação 1, a seguir, apresenta os seguintes pontos:

³ Não foi permitido pela operadora Via Quatro a análise do comportamento dos pedestres/usuários na conexão entre as estações Paulista e Consolação do Metrô.

Figura 2: Diagrama de rota 01



Fonte: Mapa Digital da cidade de São Paulo. Tratamento da autora

- A concentração de pessoas no desembarque da estação do corredor de ônibus Campo Limpo – Rebouças – Centro, sentido centro;
- A partir da espera do sinal de trânsito, os pedestres se espalham pelas calçadas e espaços públicos existentes, obedecendo ou não as faixas de pedestre;

Figura 3: Movimento dos pedestres no cruzamento da Av. Paulista e Rua da Consolação



Fonte: Acervo da autora

Os resultados da análise da primeira situação são:

As faixas de pedestre são abundantes na área, mas, mesmo assim, é possível observar que o pedestre opta pela rota mais curta, que nem sempre é dotada de faixas de pedestre ou o usuário opta por não obedecer a sinalização.

5.2 Rota 2: Desembarque dos usuários oriundos do metrô Paulista (ambas saídas na Rua da Consolação), ao mesmo tempo, uma quantidade significativa de pedestres que saem do corredor de ônibus em direção à Avenida Angélica.

Na segunda situação, a visita foi realizada em dia de semana, dia comercial, no mês de dezembro de 2014, das 7:30 às 8:30 da manhã. A situação leva a autora a observar alguns movimentos predominantes na figura abaixo:

Figura 4: Diagrama de rota 02



Fonte: Mapa Digital da cidade de São Paulo e Tratamento da autora

- O espaço público em frente ao Bar Riviera não é utilizado, os pedestres se direcionam para a calçada que dá acesso à Avenida Angélica (figura 7a).
- Os pedestres que desembarcam da estação Paulista do metrô acumulam-se na calçada em direção à Avenida Paulista e/ou ao corredor com conflitos entre os que 'aguardam' dos demais que circulam (figura 7b)..
- Acontece um cruzamento em "x" quando o usuário desembarca da estação do corredor de ônibus em direção à Avenida Angélica (figura 8).



Figura 5: Usuário desembarcando da estação Paulista, na rua da Consolação; concentração de pedestres aguardar o cruzar



Fonte: Acervo da Autora

Figura 6: Movimento de travessia em “x”, quando o usuário desembarca do corredor de ônibus na rua da Consolação



Fonte: Acervo da Autora.

5.3 Barreiras urbanas.

Pela análise do local, pode-se citar diversas fontes de barreiras urbanas significativas que influenciam o movimento do pedestre nesse cruzamento. São elas:

5.3.1 Mobiliário urbano das estações de embarque e desembarque da estação Paulista do corredor de ônibus

Como transposição da via pelo pedestre, pode-se dizer que o corredor de ônibus é um elemento que segrega os dois lados da rua da Consolação. Ele foi implantado no espaço disponível do viário na época da implantação e diversas grades foram colocadas ao longo dele em função da segurança em relação ao alto fluxo de automóveis, sem uma análise profunda de desenho urbano e das rotas dos pedestres.



Figura 7: Barreiras do acesso do corredor de ônibus



Fonte: Acervo da autora

Resultado: O corredor poderia ser tratado como uma potencialidade quando da sua implantação, mas o desenho urbano proposto faz dele uma fragilidade, reforçando as barreiras pre-existentes.

Barreiras na calçada.

A Avenida Paulista tem o privilégio de ter uma padronização de calçadas pela iniciativa do poder público, porém seu entorno inclusive a Rua da Consolação, têm problemas de manutenção. Há presença de mobiliário urbano que torna-se barreira, como o posto móvel policial e a banca de jornal ao fundo.

Figura 8: Barreiras para movimento



Fonte: Acervo da Autora

Resultados: Por isso, mesmo com abertura recente das estações de metrô da rua da Consolação, continua difícil a relação do pedestre com o espaço em que se movimenta. O estado de conservação é péssimo inclusive as rampas entre a rua e calçadas.

Assim, mesmo que o movimento e a troca entre modais seja intenso no cruzamento em estudo, que o andar a pé é um sistema de transporte significativo na área, observa-se que a relação entre as estações, a parada do onibus e o sistema viário é conflituosa e não há sinergia dos movimentos, bem como da repetição dos

comportamentos do movimento dos pedestres que deveria ser melhor estudada no sentido da melhoria desse ambiente de passagem e de potencialidade de permanência.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse artigo partiu da premissa da realidade atual do cruzamento em análise que não há um desenho urbano que articule o sistema de transporte com o espaço público, um elo de ligação no percurso de diversos cidadãos numa passagem simbólica da cidade de São Paulo. A leitura da área escolhida indica os problemas gerais do movimento do pedestre no espaço público no entorno desses dois sistemas de transporte de massa, sendo eles o corredor de ônibus da Rua da Consolação e o cruzamento das Linhas 2 (verde) e 4 (amarela) do Metropolitano de São Paulo.

A maioria das dificuldades relacionadas ao movimento dos pedestres no meio urbano é causada pela grande prioridade dada aos veículos, pois a cidade moderna foi desenhada em função da fruição dos automóveis, esquecendo a sensibilidade do modal andar a pé, e por isso, não adaptou os espaços públicos para que o pedestre caminhe e permaneça com qualidade.

Nesse cruzamento, as transformações mais recentes, ocorridas principalmente com a chegada da linha Amarela do Metrô e com aumento do fluxo de pedestres, deflagram diversos conflitos que envolvem a ausência de desenho urbano e de políticas públicas em diversos níveis. Em resumo, deficiências de vários elementos que deveriam compor mais adequadamente o espaço público, atribuindo qualidade tanto para quem se movimenta, quanto para aqueles que poderiam “permanecer”.

Essa análise reproduziu momentos diários da circulação dos pedestres, onde há diversos momentos de dificuldade para a sua movimentação. Os principais problemas encontrados foram: barreiras e obstáculos nas calçadas, além da má

qualidade das mesmas na Rua da Consolação, má qualidade da acessibilidade universal, tanto para deficientes, quanto para pessoas que não tem a mobilidade comprometida. A falta de mobiliário urbano, e de arborização são considerados fatores chave para medir a qualidade do espaço em que o pedestre se movimenta. Os espaços públicos abertos existentes na região são pouco usados, predominando o movimento nas calçadas.

Essa pesquisa veio a concluir preliminarmente que o pedestre sempre irá optar pelo movimento mais curto, mesmo que muitas vezes não seja o mais seguro. É importante adaptar todos os espaços de transição para que os usuários circulem com facilidade e com qualidade. Estes exemplos poderão mostrar como pequenas intervenções podem realmente ir além do seu alcance normal; que conexões estratégicas podem acabar com as barreiras e completar as peças que faltam de uma rede de transportes integrada que engloba a cidade como um todo.

Foi possível mostrar através do exemplo de um importante cruzamento de São Paulo que a cidade construída ao longo dos anos para o automóvel repelindo o pedestre. É preciso prezar cada vez mais os movimentos individuais, recorrentes dos processos da cidade contemporânea, uma vez que requerem uma melhor qualidade do espaço. A passagem rápida, sem interação, sem vitalidade impera sobre a permanência num cruzamento emblemático da cidade. O pedestre pede passagem para permanecer nesse espaço de potencialidades urbanas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARAL, Marina Barros do, **Limites e possibilidades: a relação edifício/cidade na avenida Paulista**. Dissertação de Mestrado. Escola de Engenharia de São Carlos, São Carlos: USP, 2007.

ASCHER, François, **La rue est à nous... tous!** Éditions au Diable Vauvert, 2007.

ASCHER, François, **As duas formas de compartilhar uma rua**. In BORTHAGARAY, A. (org), *Conquistar a rua: compartilhar sem dividir*. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BAIARDI, Y. C. L., **O papel da microacessibilidade na mobilidade urbana: o caso da estação de trem Santo Amaro na cidade de São Paulo**. Dissertação de Mestrado. São Paulo:UPM, 2013.

GEHL, Jan, **How to study a public life**. Washington D.C.: Island Press, 2003.

GEHL, Jan Urban consultants, **Towards a Fine City for people – Public Space and public life.** London, 2004.

HERTZBERGER, Herman, **Lições de arquitetura.** São Paulo: Martins Fontes, 1999.

LYNCH, Kevin, **A imagem da cidade.** São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2011.

ROMERO, Marta Bustos, **A arquitetura bioclimática do espaço público.** Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 2001.

TOLEDO, Benedito Lima de, **São Paulo: três cidades em um século.** São Paulo: Ed. Duas Cidades, 1983.

VILLAÇA, F., ZIONI, S. **Os transportes sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo: o poder público acentuando a desigualdade.** Rio de Janeiro, 1º Concurso de Monografia CBTU, 2005.

VLES, Vicent; SYLVIE, Clarimont, **Espaces publics touristiques urbains et développement durable: principes d'aménagement, usages et tensions. Une analyse à partir du cas de Barcelone,** 2010.

TOPALOV Christian, Laurent Coudroy de Lille, Jean-Charles Depaule, Brigitte Marin (dir.), Paris, Robert Laffont, **L'aventure des mots de la ville,** 2010.

FONTES ELETRÔNICAS

IVM (INSTITUTE POUR LA VILLE EN MOUVEMENT). **Programa internacional passageiros,** Brasil, 2014 Disponível em: <<http://cidadeemovimento.org/categoria/passagens/>>. Acesso em: 8 fev. 2015.

SMETZ, Marcel (2014). **Passages - Espaces pour la ville du 21e siècle.** Disponível em: <http://passages-ivm.com/sites/default/files/smets-texte-orientation-passages-avril14_0.pdf>. Acesso em: 8 fev. 2015.