

CENTRO UNIVERSITÁRIO BELAS ARTES DE SÃO PAULO

A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE

DE SÃO PAULO –

DESLOCAMENTOS BAIRRO-CENTRO

Autora: Mariana Dividino Godone

Co-Autora: Renata Groh de Sousa Lima

Professora Orientadora: Maria Lucia Rangel de Alckmin

1. Resumo

O atual modelo econômico que leva ao acúmulo de pessoas nas grandes cidades determinou um novo patamar de exigências para a gestão de mobilidade, fazendo com que ela seja fundamental para um planejamento eficiente e consciente dos problemas a serem resolvidos na cidade. No caso de São Paulo, o deslocamento é dificultado pelo trânsito intenso e caótico. Até o momento, as políticas de gerenciamento deram preferência ao automóvel particular, fazendo do transporte público uma opção ineficaz. Esta pesquisa analisa alguns aspectos do Modelo de Transporte adotado em São Paulo, além de apresentar alternativas aplicadas em Curitiba, Bogotá, Londres e Seul. Por fim são apresentadas soluções de mobilidade de fácil aplicação à cidade, que levam em consideração melhorias sustentáveis. As conclusões enfatizam a importância da melhoria da rede de transportes, visando a qualidade de vida e a re-valorização do Centro da cidade.

2. Introdução

Uma cidade é composta não apenas por edifícios e espaços abertos, mas principalmente por pessoas, que residem, trabalham e circulam pela cidade. Essas pessoas trazem consigo suas

histórias, seus conhecimentos e seus valores. A vida da cidade depende dessa troca de informações, que só é possível através de encontros. Estes encontros, por sua vez, só acontecem se as pessoas se deslocarem, circularem pela cidade. Daí a importância do estudo da mobilidade urbana e desta pesquisa.

Desde o início de seu desenvolvimento São Paulo teve contrastes econômicos e sociais. A prosperidade econômica da cidade atraiu pessoas de todo o país, e até mesmo do exterior, que passaram a habitar, trabalhar e se deslocar pela capital, intensificando ainda mais os contrastes econômicos e sociais e resultando no alargamento da área da metrópole. Os mais ricos ocuparam as áreas mais nobres da cidade enquanto que a classe menos abastada se alojava em locais mais baratos e, conseqüentemente, mais distantes. As distâncias aumentaram e com elas, os deslocamentos, cada vez mais intensos e difíceis. Enquanto a cidade se expandiu, o sistema de transporte não foi capaz de crescer proporcionalmente.

Avaliando os casos de cidades que foram capazes de solucionar com sucesso os seus problemas de mobilidade, é possível identificar quais soluções seriam viáveis, dentro do esquema do plano diretor de São Paulo.

3. Objetivo

Pretende-se desenvolver a análise da problemática existente no sistema de mobilidade de São Paulo, examinando possíveis soluções que possam ser posteriormente enviadas aos órgãos públicos responsáveis pela sua eventual implementação.

4. Metodologia

Devido à complexidade do tema, optou-se por dividir a pesquisa em três tópicos, que abrangem os deslocamentos intra-bairro, bairro-bairro, e bairro-centro, este último abordado neste artigo. Estas três vertentes podem ter diversas visões, podendo focar pontos variados dos problemas da cidade.

O procedimento adotado foi a análise de livros de autores especializados no tema, além de consulta em *sites*, reportagens, apresentações em seminários e visitas ao centro de São Paulo. Além disso, foi consultado o manual de Boas Práticas, lançado pela ONU.

Para fundamentar a análise, foram estudados autores da área do urbanismo. Jaime Lerner, em sua publicação *Acupuntura Urbana* (2003, Editora Record), apresenta as soluções adotadas em Curitiba e defende a idéia de encurtar distâncias através da implantação de usos diversos nos bairros, fazendo com que o deslocamento seja menos freqüente.

Essa questão é também defendida por Mateus Porto Schettino, no artigo *Transporte Público Urbano* (2007), e por Richard Rogers, na obra *Cidades para um Pequeno Planeta* (2001, Editora Gustavo Gili).

5. Boas Práticas

5.1.1 Mobilidade em Curitiba, Bogotá, Londres e Seul

Algumas cidades foram capazes de solucionar seus problemas de mobilidade, entre as quais Curitiba, Bogotá, Londres e Seul.

Bogotá, capital da Colômbia, durante a década de 1990, possuía um sistema de transporte similar ao de São Paulo: infra-estrutura inadequada para a concentração de demanda, rotas insuficientes e negligência dos usuários. A cidade teve como iniciativa criar o programa *TransMilenio*, que adota como política a restrição do automóvel nas principais vias arteriais e o desenvolvimento do Sistema Integrado de Transporte em massa, que prioriza o transporte público. Essas soluções tiveram como base o modelo de transporte de Curitiba.

Curitiba, capital do Paraná, teve um planejamento urbano inventivo e propôs um sistema público de transporte de baixo custo, tanto de implantação para a prefeitura, quanto para os usuários. A cidade oferece bons exemplos que poderiam ser adotados em São Paulo: os ônibus transitam por corredores exclusivos, e ao longo desses corredores estão localizadas as estações. O pagamento da tarifa é efetuado na plataforma da estação, antes da entrada no ônibus, o que agiliza o embarque. Além disso, o sistema é eficiente: os ônibus passam com freqüência, e em tempo cronometrado, previamente divulgado. É o que **Lerner** (2003) chama de “*metronização da superfície*”.

Londres, desde 2003, conta com um pedágio cobrado à quem quiser entrar na área central da cidade. Essa solução fez com que o número de carros particulares diminuísse no Centro, além de melhorar a condição do pedestre, que pode circular com mais tranquilidade e segurança. Os ônibus tiveram tempo de viagem reduzido – já que o trânsito foi amenizado –, houve aumento no volume de passageiros e passaram a circular nos horários pré-definidos, sem atrasos.

Seul, capital da Coreia do Sul, é outra cidade que busca revitalização através de melhorias no sistema viário, desenvolvendo projetos baseados também no sistema de transporte curitibano, como a criação de faixas exclusivas aos ônibus, ampliação e valorização da malha de transporte público, reparação e modificação dos fluxos de vias e amparo o pedestre. Como resultado, o número de usuários de transporte público foi ampliado.

Além de proporcionarem benefícios para a mobilidade e deslocamento das pessoas em geral, estas soluções são exemplos de iniciativas sustentáveis, que priorizam o transporte público, ecologicamente correto, em detrimento do transporte individual, que gera mais poluição e queima de combustível não-renovável, além de ocupar mais espaço nas vias da cidade.

6. Deslocamento Humano em São Paulo

6.1 Transportes: A Questão da Sustentabilidade

Com a adoção de propostas que priorizam apenas o transporte individual o índice de motorização cresceu em São Paulo. É possível notar que esse modelo é ineficaz quando avaliado sob os aspectos da mobilidade e da sustentabilidade. Esta modalidade de transporte consome mais energia, é mais poluente e ocupa mais espaço nas vias, agravando o problema de trânsito.

[...] o favorecimento do transporte público se apresenta como fator indispensável para a racionalização do consumo de energia e a redução das emissões de gases contaminantes, uma troca fundamental no caminho para uma sociedade menos insustentável. (SCHETTINO, 2007, p. 4) (Tradução livre)

Além de todos estes agravantes, é também um sistema de caráter não-igualitário, se analisado o aspecto social. Segundo **Schettino** (2007), “A diferença se acentuou com a chegada

do automóvel. Os que realmente tinham dinheiro não dependeriam do transporte público. Poderiam determinar seu próprio tempo e velocidades” (Tradução livre). Ainda sobre o tema, **Rogers** (2003) define: “As políticas de meio ambiente podem também melhorar a vida social dos cidadãos. [...] Acima de tudo, uma cidade auto-sustentável é sinônimo de qualidade de vida para as próximas gerações”

Outra problemática encontrada em São Paulo diz respeito às distâncias a serem percorridas pelos habitantes da cidade. Com as mudanças decorrentes da história, a cidade se expandiu e a população menos abastada foi à procura de lotes com preços mais baixos. Esses lotes eram também mais distantes da região central. As distâncias entre Centro e Pólos de Centralidades e as áreas destinadas à moradia se prolongaram, e crescem até hoje. Com isso, os deslocamentos aumentam. A cidade, porém, não tem um sistema de transporte público eficiente para que a população se locomova.

Como solução, podem ser empregadas as alternativas adotadas por cidades utilizadas como estudo de caso, supracitadas no item 5.1.

Jaime Lerner, ex-prefeito e urbanista criador do Plano Diretor de Curitiba, viu como solução estruturar o transporte a partir da análise dos deslocamentos: para grandes distâncias e ligações entre bairro e centro, Lerner propôs a criação de faixas exclusivas para ônibus articulados e bi-articulados. Esta solução poderia ser facilmente aplicada em São Paulo, já que muitas avenidas já possuem uma faixa exclusiva para ônibus. Com a criação de novas linhas e algumas alterações na plataforma e no sistema de embarque, já seria possível aperfeiçoar o transporte, agilizando o embarque e melhorando a acessibilidade dos passageiros. Outra medida necessária é a criação de uma faixa de ultrapassagem para os ônibus, que hoje invadem a faixa dos automóveis para ultrapassar outros ônibus que recolhem ou deixam passageiros. Esta é uma solução economicamente viável, já que a implantação e reforma de pistas de ônibus é uma opção mais rápida e de custo mais baixo do que a criação e ampliação de linhas de metrô. Além de melhorar o transporte de superfície, é preciso que haja a integração de todos os meios de transporte, com estações intermodais, que recebam ônibus, metrô, trens, e que possam ser facilmente acessadas por pedestres e ciclistas.

Não tenho dúvidas que o transporte do futuro é o de superfície. Mais rápido de implantar, custo até 100 vezes menor por quilômetro, e que pode ser perfeitamente integrado às

linhas de metrô existentes. O caminho é dar ao ônibus a mesma (ou melhor) performance que um metrô, ou seja, “metronizar a superfície. (LERNER, 2003, p. 52)

O segredo é não permitir que carro, táxi, ônibus, sistemas de transporte de superfície, metrô compitam no mesmo itinerário. (LERNER, 2003, p. 78)

Buscando ainda diminuir o trânsito e o número de automóveis particulares na cidade, São Paulo poderia adotar as soluções empregadas em Londres e Bogotá: a criação de um pedágio - ou até mesmo a proibição de circulação do transporte particular, como na capital colombiana - a ser pago por todos que pretendem circular pelas áreas mais críticas. Esta é uma solução mais polêmica, mas igualmente eficiente.

Todas essas modificações estão diretamente ligadas ao Plano Diretor, e não apenas às empresas responsáveis pelo tráfego. Como medida geral, é necessária a criação de políticas e Planos que priorizem o transporte público e os transportes de baixa capacidade, como bicicletas e pedestres. O que se vê hoje é exatamente o contrário.

[...] as políticas atuais favorecem um aumento no uso dos carros, em vez de favorecerem uma diminuição. A separação dos locais de moradia, compras e trabalho, e a deterioração do transporte público tornaram o automóvel um meio de transporte indispensável. Novas lojas enormes, parques empresariais, complexos residenciais e shopping centers estão sendo implantados longe da comunidade. (ROGERS, 1997, p.120)

6.1 A Importância do Centro e da sua Valorização

Ao se chegar a uma cidade desconhecida, busca-se primeiramente o Centro, pois é sabido que na região central está armazenado o DNA da cidade. É lá que se encontram os principais marcos referenciais e monumentos que contam a história da cidade. De acordo com **Lerner** (2003), “loais que pertencem à memória da cidade e que são pontos fundamentais da identidade, do sentimento de pertencer a uma cidade”.

No caso de São Paulo, a realidade é diferente: com o passar dos anos, o Centro deixou de ser o ponto mais importante da cidade, perdendo seu caráter iconográfico. Isto se deve ao crescimento desordenado da cidade e ao desenvolvimento de regiões que se tornaram mais importantes em aspectos econômico-financeiros, culturais e habitacionais. O Centro deixou de ser o destino principal, que é o fator determinante dos deslocamentos. Como resultado, houve a perda da identificação dos habitantes da cidade com o Centro, que passou a se desvalorizar,

agravando ainda mais a deterioração e o abandono à região. Hoje, a área central da capital possui ruas sujas e prédios abandonados. Na região conhecida como Cracolândia, que recebeu essa denominação por ser uma área freqüentada por usuários de drogas, antigos e novos moradores são obrigados a conviver com a violência, com esperança que o problema seja resolvido. Apesar dos problemas, novos moradores são atraídos pelo baixo custo dos imóveis da região, geralmente grandes apartamentos. A região vem sendo explorada por investidores e passa por um processo de valorização imobiliária, por ter a vantagem de oferecer qualquer modalidade de serviço e comércio.

Enquanto a questão habitacional do centro se resolve aos poucos, cabe aos urbanistas fazer com que o transporte seja eficiente para o acesso à região central. O Centro sempre será uma região de identificação. É preciso apenas que o morador da cidade reconheça isto. Para que o DNA da cidade seja preservado no Centro é necessário que, entre outras medidas, o acesso de todas as regiões à área central seja aperfeiçoado. É fundamental o desenvolvimento de um sistema de transporte que integre os bairros ao Centro. Se bem empregadas, as medidas citadas no item 6.1 permitiriam o desenvolvimento econômico e social da região, tornando-a mais dinâmica e atraindo atividades compatíveis com a região central, favorecendo a reabilitação urbanística e ambiental da área.

A região do centro deveria ser, acima de tudo, um local de encontro das pessoas de todas as regiões da cidade, onde cada cidadão pudesse identificar-se uns com os outros e com a cidade. As transformações no transporte para valorização do Centro devem visar a revitalização da cidade como um todo, uma medida que **Lerner** (2003) descreve como “ajudar a trazer gente para a rua, criar pontos de encontro e, principalmente, fazer com que cada função urbana catalise bem o encontro entre as pessoas”.

Resultados

Tendo em vista as soluções adotadas em Curitiba, Bogotá, Londres e Seul, se aplicadas em São Paulo resultariam na melhoria da mobilidade entre todas as regiões da cidade. Além disso, o Centro retomaria seu papel como ícone da cidade. Como resultado geral, essas medidas fariam com que os deslocamentos se tornassem mais sustentáveis e saudáveis, na medida em que as pessoas passariam menos tempo no trânsito, valorizariam o transporte não-motorizado, como uso

da bicicleta e caminhadas. Adicionalmente, os encontros, hoje dificultados pela individualização do transporte, seriam mais frequentes, agregando valor aos relacionamentos. A cidade seria revitalizada, como um organismo que se cura.

7. Considerações Finais

Grande parte dos problemas de mobilidade de São Paulo vem do uso exacerbado do automóvel particular em detrimento do transporte coletivo e da desvalorização do Centro. Através desta análise, foi possível concluir que a única forma de reparar a mobilidade urbana na cidade é com o aperfeiçoamento dos serviços de transporte público e conscientização para o seu uso. É também possível recomendar as soluções aqui apresentadas aos órgãos públicos responsáveis, que devem igualmente ser conscientizados acerca da necessidade de resolver os problemas de mobilidade vividos pelos habitantes da cidade.

8. Referências Bibliográficas

LERNER, JAIME (2003) *Acupuntura Urbana*. Editora Record

ROGERS, RICHARD (2001) *Cidades Para um Pequeno Planeta*. Editora Gustavo Gili.

JACOBS, JANE (1961) *The Death and Life of Great American Cities – The Future of Town Planning*, primeira edição Penguin, 1961; reimpresso por Pelican Books, 1965; (versão em Português: *Vida e Morte das Grandes Cidades*, Editora Martins Fontes, 2ª. Edição 2001).

SCHETTINO, MATEUS P. (2007) *Transporte Público Urbano*. Madri. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid – Universidad Politécnica de Madrid – Ministerio de Fomento.

CORDOBA, CARLOS *Tendencias de La Movilidad en Bogotá: Avances y Realidades*. Apresentação.

BARBEIRO, HERÓDOTO (2007) *Meu Velho Centro*. Editora Boitempo.

NEW URBANISM – Site: www.newurbanism.org

