

CENTRO UNIVERSITÁRIO BELAS ARTES DE SÃO PAULO

Mobilidade Urbana na Cidade de São Paulo:

A Mobilidade Dentro dos Bairros

Autor: *Rodrigo de Moura Barbosa*

Orientadora: *Profª Me. Maria Lúcia Rangel de Alckmin*

Curso: *Arquitetura e Urbanismo*

1. Resumo

A cidade do século XXI deve ser pensada de modo sustentável. Não possuímos recursos suficientes no planeta para sustentar o modelo atual de vida dos seres humano. Um dos aspectos mais importantes dentro da cidade sustentável é a mobilidade. Alternativas têm sido buscadas em todo o mundo para melhorar a mobilidade dentro do espaço urbano. São Paulo tem enfrentado sérias dificuldades neste âmbito. Durante o trabalho são discutidas estas dificuldades e alternativas encontradas por outras cidades do mundo e que poderiam ser aplicadas na capital paulista. Os resultados destacam a importância da valorização dos espaços públicos e centralidades locais para a criação de vínculos entre o morador e o bairro onde ele vive e com isso evitar os longos deslocamentos aumentando a participação do ciclista e do pedestre nas alternativas de transporte utilizadas na cidade.

Palavras-Chave: Mobilidade; São Paulo; Espaço público; Bairro; Centralidade; Pedestre.

2. Introdução

Estima-se que atualmente cerca de metade das pessoas vivem em cidades no mundo (UN-HABITAT, 2001) e a tendência é o aumento desta porcentagem nas próximas décadas. Não é mais possível pensar em espaços urbanos sem levar em consideração a sustentabilidade, termo atualmente em voga. É preciso encarar a questão da sustentabilidade não como uma moda, mas como um princípio de ação.

E um dos fatores para alcançar a cidade sustentável é a boa condição da mobilidade urbana. E hoje a questão da melhoria das condições de mobilidade pode significar uma melhoria, também, na qualidade de vida dos habitantes de uma cidade. A partir desta ótica o automóvel não é a alternativa mais eficiente, pois este ocupa grande espaço, polui e carrega poucas pessoas. O investimento transporte coletivo de massa e na valorização do ciclista e pedestre são a alternativa mais viável e benéfica para atingir uma cidade melhor. Uma cidade feita para pessoas.

3. Objetivo

Para haver uma boa mobilidade dentro do espaço urbano é preciso pensar a respeito de como as pessoas acessam seus meios de transporte e como oferecer a máxima eficiência de cada um. Em uma cidade como São Paulo a única alternativa sustentável de boa mobilidade é investir no transporte coletivo e no transporte não motorizado. Este trabalho tem como objetivo analisar soluções encontradas por outras cidades no mundo para a questão da mobilidade que poderiam ser utilizadas na cidade de São Paulo na escala do bairro.

4. Metodologia

Devido à complexidade do tema Mobilidade Urbana na Cidade de São Paulo, o estudo foi dividido em três vertentes: as ligações bairros-centro, bairro-bairro e intra-bairro. Neste trabalho é apresentada a parte que trata da mobilidade dentro dos bairros. A metodologia utilizada para a elaboração da pesquisa foi o estudo de caso e análise do pensamento a respeito do espaço público e os vínculos estabelecidos com pessoas através de leituras. A partir de uma análise da condição atual de São Paulo foram estudadas alternativas empregadas por outras cidades no mundo que poderiam provocar melhoria significativa nas condições de mobilidade.

5. Desenvolvimento

5.1. O Pensamento acerca da mobilidade

Antes mesmo de pensar em transportes é preciso entender as necessidades de deslocamento das pessoas. Em “Cidades para um pequeno Planeta”

(ROGERS, 2008) são colocadas três funções fundamentais dentro do meio urbano: moradia, trabalho/estudo e o lazer. Para acessar cada uma dessas funções é preciso se locomover. Na figura 1 é possível perceber que quanto mais distantes essas funções estejam maior será o deslocamento para usufruto das mesmas. E, do mesmo modo, quanto mais próximas estiverem essas funções, menor será a necessidade de deslocamento. Deste modo, evitar grandes deslocamentos é um dos passos para melhorar a mobilidade. As tarefas cotidianas e de primeira necessidade devem estar próximas de onde se vive.



Figura 1 – Condições de mobilidade e relação com os usos na visão de Richard Rogers - No primeiro gráfico onde os usos estão separados existe a necessidade de um deslocamento maior do que no segundo gráfico onde os usos se sobrepõem facilitando o acesso a diversas atividades .

Já na década de 1960, Jane Jacobs em seu livro “Morte e vida de Grandes Cidades” (JACOBS, 2001) já defendia a cidade heterogênea e com usos sobrepostos. Ela defende que o bairro deve oferecer diversos usos e que deste modo ele se torna mais saudável. A rua ocupada por diferentes tipos de pessoas em diferentes atividades sempre está cheia, se torna mais segura. É muito mais fácil permitir que o seu filho caminhe até a escola por um percurso vivo e cheio de pessoas conhecidas do que por uma grande avenida movimentada por veículos, mas sem nenhum olhar de cuidado.

Em outro trecho de seu livro, JACOBS defende que o aumento do uso de automóveis não é mais do que um sintoma da má qualidade do transporte coletivo aliada a uma grande distância entre os espaços das atividades diárias. A cidade acaba erodida. Rasgadas por grandes vias de fluxo intenso de

automóveis. Ruas que servem como vitrines, apenas para serem vistas. Há uma segregação do espaço Urbano. ROGERS também expressa em sua obra a idéia de que grandes linhas de fluxo separam as pessoas e acabam fazendo uma cidade mais hostil. Nunca podemos esquecer que no atual momento histórico os carros não possuem vontade própria. Sempre falamos de pessoas enclausuradas em seus veículos vivendo uma realidade urbana a parte.

A partir dessa visão é possível entender que um bairro misto é um elemento básico da cidade sustentável. O bairro deve abrigar diversos usos e ter sua centralidade fortalecida, pois é esta que lhe confere seu caráter icônico. Um bairro é composto da relação de partes com um mesmo centro dando a idéia de todo. A idéia do bairro é muito mais psicológica do que político-geográfica como diz LYNCH em a Imagem da Cidade (LYNCH, 2010). O bairro é visto de modos diferentes por cada pessoa e para que estas pessoas desejem permanecer nele é preciso criar laços psicológicos com o local e condições favoráveis de moradia, trabalho/estudo, lazer e de circulação entre elas. E muito provavelmente a porção do bairro que oferecerá a maior parcela de vínculo do morador é a centralidade.

Oferecer espaços públicos de qualidade pode contribuir, e muito, para o fortalecimento dos bairros. Um espaço público bem sucedido acaba se tornando uma centralidade. E para garantir que um espaço público seja realmente utilizado pelas pessoas é preciso proporcionar ao menos dez atividades diferentes para se praticar num mesmo local (PPS, 2011), ou seja, a sobreposição de usos. Dentre estas atividades podemos incluir: um lugar para sentar, para comer, para conhecer pessoas, ouvir música, ter contato com a história do local e toda e qualquer atividade que desperte nas pessoas o desejo de permanecer e utilizar aquele espaço dando-lhe vida. E não só espaços públicos para o lazer, espaços contidos na cidade e interligados a todo o processo produtivo da cidade.

O trabalho deve ser levado em conta. Manter as pessoas o tempo todo perto de onde moram. O melhor modo de se alcançar isso é o investimento nas pequenas empresas. Um todo múltiplo e diverso, porém não fragmentado. A criação do vínculo local é importante, mas isso não pode causar o isolamento do restante da cidade. Muitas atividades devem existir no bairro. Muitas mas não todas. A troca entre os bairros e a ligação emocional com o centro da cidade é que criam a unidade do espaço urbano.

5.2. A Condição Paulistana

Talvez seja tendencioso afirmar que o maior problema urbano da cidade de São Paulo seja a mobilidade. Mas não podemos negar o fato de que este é um problema grave que acaba gerando muitos outros. O *stress* do trânsito, a poluição, o tempo gasto nas viagens, acabam resultando em grandes prejuízos a saúde e a qualidade de vida. O dia do paulistano é curto, pois grande parte dele é gasto nos deslocamentos casa-trabalho. O lazer acaba se tornando algo muito planejado. Pois a atividade deve compensar o tempo gasto e o desgaste do deslocamento.

Em bairros periféricos tais como o Grajaú existe uma escassez de transporte e de trabalho. O bairro acaba possuindo apenas moradia, comércio e serviços muito essenciais. O que acaba criando uma necessidade de migração dentro da cidade. Todo o fluxo de pessoas do bairro e de bairros adjacentes se concentra no Terminal Grajaú, ou ainda, quem possui veículo próprio acaba congestionando a única via de acesso ao bairro a Avenida Dona Belmira Marin. Uma multidão todos os dias se desloca do bairro até o centro para trabalhar, o que gerando uma sobrecarga a infra-estrutura de transporte e de viário da região. O bairro acaba se descaracterizando. Tendo uma semi-vida durante os dias úteis. Somente ao longo da avenida principal acima citada é que podemos notar maior utilização do espaço urbano. Podemos dizer que durante a semana temos um bairro e aos fins de semana outro.

Não há um vínculo emocional das pessoas com o local. Grande parte de suas atividades é externa. São os equipamentos e espaços públicos de outros bairros que acabam acolhendo essa população “sem bairro próprio”. A centralidade em si acaba sendo um local de passagem. É muito mais uma confluência de fluxos do que um local de permanência e atividade. A cidade acaba se tornando uma vitrine, por onde se transita, se vê, mas não se vivencia.

Este é apenas um exemplo do que ocorre com diversos bairros da capital paulista. Estes sem identidade acabam se tornando fragmentos sem vida da cidade. Locais para onde as pessoas voltam. Locais onde as pessoas passam a

maior parte do tempo, mas em que não guardam suas memórias mais importantes.

5.3. Exemplos a serem seguidos

São Paulo é uma cidade carente de espaços públicos, mas é preciso valorizar os que existem e funcionam. O melhor exemplo é o parque do Ibirapuera que possui um elo tão forte com seu bairro que mantém as pessoas sempre ali. É um bom motivo para se permanecer no bairro. E não só isso atrai pessoas de todos os cantos da cidade. Há uma sólida ligação deste espaço público com a identidade não só de seus bairros, mas de toda uma cidade carente deste tipo de lugar. Todo bairro, mesmo que em menor escala, precisa encontrar seu Parque do Ibirapuera.

Em Curitiba existem vários exemplos bem sucedidos de espaços que criam vínculos entre o morador e o e o local onde vive, além de um sistema de transporte integrado e eficaz que garante o a ligação entre os bairros. Em Acupuntura Urbana (LERNER, 2010) encontramos alguns dos exemplos que visam melhorar não só a mobilidade mas sim a qualidade do espaço urbano:

- **A cidade 24 horas:** uma sobreposição de usos gerando vida constantemente num mesmo espaço através do comércio. Ambulantes funcionam num horário diferente das lojas, preferencialmente à noite.
- **Não fazer nada, com urgência:** é uma tese defendida também por JACOBS desde 1961. Muitas vezes o bom desempenho de uma área é afetado por decisões de pessoas que não vivem aquele espaço. As vezes é preciso deixar a cidade existir sozinha.
- **Investimento em pequenos espaços:** a cidade precisa de espaços públicos, não necessariamente grandes, mas sim espaços que proporcionem o desejo de utilizá-lo. Muitas vezes uma pequena praça num lugar apropriado pode ser muito mais eficiente do que grandes intervenções. A qualidade do local nada tem a ver com o seu tamanho.
- **Veículos Smart:** utilizar os meios de transporte do modo mais apropriado possível. Uma hierarquização do transporte onde cada meio possa ser utilizado ao máximo seja ele o metrô ou os próprios pés.

Logo se entende que dentro do bairro o ideal seria utilizar veículos não motorizados como a bicicleta ou até os próprios pés. Não precisar ir à padaria de carro.

Ainda em Curitiba podemos citar a Rua das Flores, considerado o primeiro calçadão do país, como um espaço público bem sucedido o que reforça a noção de que para haver uma boa mobilidade precisamos de espaços públicos desejados pelas pessoas. E a multiplicidade de acessos a esses espaços é o que diversifica e melhora a fluidez local. O local tornou-se uma atração turística da capital paranaense.

Em Bogotá na Colômbia o sistema Transmilenio inspirado no modelo de Curitiba gerou grande melhora no trânsito da cidade. A implantação da ciclovias aos fins de semana criou um espaço público fantástico. As pessoas aguardam ansiosas para poder utilizar este espaço. A rua fica cheia. A vida acontece. Algo similar está sendo implantado na cidade de São Paulo: a ciclofaixa de lazer. Antes de se implantar um sistema de ciclovias como alternativa ao carro, é preciso mostrar como isso pode ser vantajoso. Um modo de se fazer isso é dar a oportunidade de as pessoas testarem como isso funciona e ao perceber como é viver na cidade ao invés de apenas admirá-la por um vidro de automóvel despertar o real interesse em utilizar esta alternativa de transporte.

Já em Londres no Reino Unido a divulgação da caminhada e do ciclismo é feita através de eventos que propiciem o contato de grande quantidade de pessoas com as atividades. Outra medida interessante é o compartilhamento de veículos onde pessoas que não necessitam utilizar um automóvel todos os dias revezam um mesmo veículo através de uma empresa que regulamenta este uso.

Como os menores não tem acesso ao transporte individual a não ser que este seja guiado por seus pais e/ou responsáveis deve-se pensar em uma forma de melhorar seu modo de locomoção. Em Londres, menores de 16 anos não pagam pelo transporte coletivo e logo não dependem de seus pais para levá-los às escolas ou às suas atividades de lazer. Também existe uma política de tornar rotas de acesso a instituições de ensino mais seguras ao pedestre para incentivar os alunos, mesmo os pequenos, a irem caminhando de suas casas até a escola. Coisa similar ocorre

no Japão onde os mais velhos cuidam dos mais novos para irem à escola. Deste modo os pais reduzem a necessidade de uso do automóvel.

Como podemos notar em muitos locais do mundo existem medidas que visam a melhoria não só da mobilidade , mas principalmente da qualidade de vida dos cidadãos. Medidas simples de fácil e rápida aplicação que poderiam ser empregadas na cidade de São Paulo.

6. Resultados

Como já frisada anteriormente a importância de uma boa mobilidade para a construção de uma cidade sustentável este trabalho encontra como resultados que a adoção de práticas que fortaleçam os bairros e criem um vínculo com os seus moradores melhora mobilidade local. Evitar os longos deslocamentos não só contribui para a melhoria dos fluxos, mas também para a qualidade do espaço em que se vive.

Práticas que funcionam em outras cidades do planeta poderiam contribuir para as condições de mobilidade em São Paulo. É possível mudar o quadro atual para uma situação de melhor qualidade aos paulistanos. E a principal medida percebida é a valorização do espaço público e fortalecimento das centralidades locais. Sempre lembrando a importância de fortalecer as partes, mas manter a relação entre elas. A ligação com o centro principal é que garante a unidade do espaço em questão atribuindo-lhe o caráter e cidade.

7. Considerações Finais

Confiar na existência de uma cidade melhor é o primeiro passo para se construir uma. Não faz sentido uma Arquitetura ou Urbanismo que não leva em consideração o bem estar do ser humano e de sua relação com o meio ambiente. Jan Gehl, arquiteto dinamarquês, mostra a crença num futuro mais promissor para as cidades: *“As pessoas só vão exigir cidades melhores de fato quando elas souberem como e o quão melhores as cidades podem ser.”* É papel do arquiteto mostrar aos cidadãos como e o quão melhor a cidade em que elas vivem pode ser, mesmo com pequenas ações.

A mobilidade é uma das questões primordiais no modo de pensar as cidades. Como tudo dentro do espaço urbano se conecta. E o pensamento acerca disso

seja na escala local, regional ou global deve sempre frisar o melhor modo de se valorizar o espaço urbano e atender as necessidades de locomoção dos que nele vivem. A construção do urbano nunca deve se esquecer de seu usuário final. Assim este estudo tenta mostrar um pouco do que pode ser feito para a construção de uma cidade para pessoas. Uma cidade em que se vive o espaço de forma consciente e onde não é necessário cruzar milhas para atender necessidades básicas do cotidiano.

8. Fontes Consultadas

GARCIA, Natália. **Entrevista com Jan Gehl**. Copenhague, 21, jun. 2011. Disponível em: <<http://cidadeparapessoas.com.br/2011/06/entrevista-com-jan-gehl/>>. Acesso em: 12 set. 2011.

JACOBS, Jane M. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

LERNER, Jaime. **Acupuntura Urbana**. Rio de Janeiro: Record, 2010.

LYNCH, Kevin. **Imagem da cidade, A**. Tradução de Jeferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2010.

PPS – PROJECT FOR PUBLIC SPACES. **The Power of 10**. Disponível em: <<http://www.pps.org/articles/the-power-of-10/>>. Acesso em: 14 set. 2011.

ROCHA, A.C.B. e outros. **Gerenciamento da Mobilidade: Experiências em Bogotá, Londres e Alternativas Pós-Modernas**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

UN-HABITAT. **O Milênio Urbano. Todas as pessoas merecem... Um lugar decente para viver**. Nova York: Organização das Nações Unidas, 2001.