

**CENTRO UNIVERSITÁRIO BELAS ARTES DE SÃO PAULO**

**Autor: Rodrigo Augusto Duarte**

**Orientação: Prof<sup>ª</sup> Maria Lúcia Rangel de Alckmin**

**A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE**

**DE SÃO PAULO**

**GLOBAL BAIRRO-BAIRRO**

**Resumo** - Este artigo apresenta um estudo dirigido sobre a mobilidade segundo o modelo de Boas Práticas estabelecido pelo UN-Habitat. Tendo como base o estudo de casos das cidades de Londres - Bogotá – Curitiba em comparativo com a cidade de São Paulo. São apresentados os conceitos básicos para a instalação de um programa integrado de gestão, política e iniciativas, a fim de oferecer uma alternativa sustentável sobre a problemática em questão.

**Abstract** - This article presents a study directed in the urbane mobility in metropolises, the model of direction of Good Practices when UN HABITAT was established for. Based on the study of cases of the cities of London, Bogota, and Curitiba in comparative with the city of Sao Paulo. They are basic concepts presented for the installation of an integrated program of management, politics and initiatives, to offer a sustainable alternative in the problem.

**Palavras chave:** Urbanismo, Mobilidade Urbana, Metrópole, São Paulo, Boas Práticas UN-Habitat.

## **1. Introdução**

Muitas das metrópoles atuais convivem com o grande conflito entre oferecer um serviço adequado de locomoção em massa com qualidade e a baixo custo, permitir o livre deslocamento individual, adequar os espaços urbanos e melhorar a qualidade de vida. Grande parte deste conflito reflete apenas na dificuldade dos gestores em administrar a diversidade metropolitana e seus recursos. Algumas cidades, segundo o que demonstra o UN-Habitat – ONU apresentam soluções palpáveis e altamente sustentáveis como alternativa e diretriz para uma melhoria considerável na questão da mobilidade urbana e em consequência na qualidade de vida metropolitana.

Movido pela necessidade de propor uma diretriz fundamentada a questão da mobilidade urbana, este artigo, além oferecer alternativas no âmbito da mobilidade das massas ou global, ainda se desdobrou em três categorias: bairro-bairro, bairro-centro e intra bairro. Coube a este, expor a mobilidade bairro-bairro tendo como prerrogativa máxima o conceito de sustentabilidade proposto pela ONU:

- Ecologicamente correto;
- Economicamente viável;
- Socialmente justo;
- Culturalmente diverso.

O conceito aplicado a mobilidade remete diretamente a todas as formas de deslocamento, mas nosso foco será o terrestre, seja este de massa em vias férreas e autocarros (ônibus), ou individual motorizado através de automóveis e motocicletas.

### **1.2 Das Boas Práticas**

Boas práticas como as aplicadas em Bogotá, Londres e Curitiba, permitem a construção de um modelo efetivamente sustentável, no qual a junção de políticas públicas de incentivo (restritivo e/ou inclusivo) e a reestruturação do modelo de gestão dos transportes

assim como a remodelagem do sistema viário garantam uma melhoria considerável. No exemplo de Bogotá, fica claro a adoção de um sistema de transporte público de qualidade por meios de ônibus com o pilar desta política segundo as seguintes medidas:

Estimular a participação cidadã, tanto dos movimentos populares, quanto da sociedade civil organizada, fomentando o efetivo controle social das políticas públicas de mobilidade; Promover condições de acessibilidade dos cidadãos aos bens e serviços essenciais, ao trabalho, à moradia e ao lazer; Promover a ampliação da segurança e da qualidade de vida através do aumento da mobilidade e de acessibilidade de todas as pessoas, principalmente das mais carentes e/ou com mobilidade reduzida; Priorizar os investimentos no sistema viário urbano e interurbano onde houver prioridade aos modos coletivos e os não motorizados; A promover a capacitação de recursos humanos e o desenvolvimento da gestão dos setores ligados à Política de Mobilidade Urbana; Articular as políticas públicas de transporte e trânsito com a política de desenvolvimento urbano, com o objetivo de promover o desenvolvimento sustentável e a redução das necessidades de deslocamentos; Estimular a adoção, nos Planos Diretores Urbanos, de princípios de mobilidade que possibilitem uma melhor distribuição das atividades no território e reduzam os deslocamentos motorizados permanentes; Estimular a implementação de ciclovias, integrando-as à rede de transporte público existente; Promover políticas que disciplinem a circulação de mercadorias no espaço urbano, e a implantação de empreendimentos com impactos negativos no meio urbano etc. (Giovanna, 1998; MT-DGTF, 1999; Departamento Nacional de Planeación, 1999).

Outro exemplo a ser considerado é o de Londres que guardadas as devidas proporções demonstra estratégias que a destaca dentre outras cidades da Europa:

Campanhas de conscientização sobre viagens; Ciclismo e caminhada; Pedágio Urbano; Ônibus e *tramway* grátis para menores de 16 anos; Dirija de outra maneira (*Drive*

*another way*) ,que se subdivide em várias ações; Zonas de Baixa Emissão . ( *Transport for London -2005*).

As soluções adotadas em Londres utilizam diferentes abordagens e em consequência diferentes estratégias e assim como no caso de Bogotá que destaca como ponto importante os aspectos culturais que foram privilegiados, com objetivo de uma melhor qualidade de vida para a população. No caso de Curitiba o desenvolvimento das iniciativas remete a meados da década de 60, onde em 1966 com a implantação de um ousado Plano Diretor, provendo iniciativas de integração e conservação do meio ambiente além do uso e ocupação do solo, transporte, circulação, habitação, trabalho e promoção social integrada. Estas iniciativas buscam a valorização do homem com a melhoria do espaço urbano. A utilização de uma tríade dinâmica (I) Uso do Solo – Desenvolvimento Social - (II) Transporte Público – Meio Ambiente – (III) Sistema Viário – Desenvolvimento Econômico – (I) Uso do Solo, permitiu a reestruturação do sistema viário passando de exclusivamente radial para um composto por eixos lineares de desenvolvimento. Um Sistema Trinário de vias com funções específicas, sendo a Via Central composta de canaleta exclusiva para o transporte público, ladeada por duas vias locais de ligação centro-bairro e bairro centro, vias estas, destinadas prioritariamente ao tráfego de veículos privados permitindo o acesso às atividades lindeiras. Com o objetivo de induzir o adensamento habitacional, comercial e de serviços, concentrando ao longo dos eixos os investimentos em infra-estrutura, e as demandas com a criação de terminais de integração do transporte coletivo formando uma rede integrada de transportes (RIT), que garantiu uma melhoria na qualidade de vida para a população e lançando uma nova abordagem sobre as questões de desenvolvimento e mobilidade. Este modelo inclusive responde claramente ao proposto pelo PlanMob (caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana-2007), que atualmente serve de referência e orienta iniciativas neste sentido.

## **2.Objetivo**

Em suma, este artigo apresenta de maneira sucinta o resultado do estudo de boas praticas e a analise de São Paulo para uma nova abordagem de políticas e praticas para a gestão e uso de recursos urbanos para a melhoria da mobilidade sobre uma ótica sustentável e em consequência a melhoria da qualidade de vida na cidade.

### **3. Metodologia**

O desenvolvimento deste trabalho se deu a partir da analise comparativa e estudo de casos citados entre as boas práticas segundo o Un-Habitat ONU, onde as de Bogotá, Londres e Curitiba serviram como modelo, em comparação com o da cidade de São Paulo. Embasado em obras literárias especializadas, visitas in loco (cidade de São Paulo), consulta a sítios da WEB e participação em eventos sobre mobilidade e afins, e realizadas reuniões semanais entre os integrantes dos subgrupos do tema mobilidade urbana em São Paulo, para obtermos coerência no desenvolvimento e conclusões sobre o assunto.

### **4. Desenvolvimento**

#### **4.1 Mobilidade Global**

As grandes metrópoles são divididas em geral em sub-distritos que abrigam milhares de pessoas. O deslocamento destas massas muitas vezes causa um caos e um colapso em todo sistema de transporte e viário. Esta situação cada vez mais constante, exige, alem de políticas eficientes, plano de ação a médio e longo prazo a fim de permitir condições mínimas para a vida urbana. Dentre as medidas estão o fortalecimento das centralidades lineares e polares assim como a reestruturação do sistema viário de ligação e seu entorno imediato, a ampliação da rede de trens de superfície e metrô e diminuição de intervalo entre os trens. Medidas estas, que podem ser aplicadas as redes expressas de ônibus, os quais devem seguir um rigoroso sistema vinculado a hierarquização das vias, ou seja, para as vias locais e coletoras priorizando o transporte por vans ou microônibus ou ainda criar políticas de incentivo ao transporte individual não motorizado e nas vias rápidas e expressas com a utilização de

transporte rodoviário de grande porte como ônibus comuns, articulados e bi-articulados deixando a critério do cidadão a utilização de seu próprio transporte individual motorizado sujeito a políticas de desincentivo e orientação no uso deste meio.

Conforme supracitado, no âmbito global, a mobilidade se caracteriza pelo grande deslocamento de massas na metrópole, o que ocorre entre os centros de polaridade e as diversas regiões da cidade e ainda entre as cidades que constituem a macro-zona urbana.

## **4.2 De São Paulo**

A cidade conta com uma rede viária extensa ligando as maiores centralidades diretamente ao centro, mas como constatou o estudo esta malha não suporta o grande fluxo de veículos chegando ao colapso nos horários de pico, algumas medidas já foram implementadas ao longo de varias gestões a fim de melhorar esta condição, mas poucas delas tiveram com foco o pedestre que o ponto base para qualquer política humanizada de mobilidade. Além disto se demonstram quase que ineficiente posto que são concebida apenas para suprir a demanda imediata do sistema viário e de transporte que infla em números assustadores.

## **4.3 Bairro-bairro**

O deslocamento entre bairros exige uma iniciativa arrojada, visto que concentra grande parte dos problemas relacionados à mobilidade.

Em se tratando de São Paulo, deve-se considerar que falamos aproximadamente de 11 milhões de habitantes distribuídos em 96 distritos apenas na Capital (IBGE SENSO - 2010), sem considerar a região metropolitana e seus municípios que compõe a Grande São Paulo. Muitos destes distritos dividem o mesmo território, em tese o que facilitaria o deslocamento entre os mesmos porém outros distritos estão em pontos opostos da cidade desta forma exigindo o uso de um transporte com tal autonomia.

## **5. Problemática**

Medidas como as da iniciativa privada onde as varias categorias possuem horários diferenciados para o inicio da jornada de trabalho e da iniciativa publica com a ampliação da rede de metros e trens e da reestruturação do sistema viário, com a criação de corredores de ônibus são validas porem insuficientes, pelo simples fato de não contemplarem em primeiro plano o individuo humano que é culturalmente diverso e sociável. Com a implantação de modelos de gestão unicamente funcionalista que desconsidera a integridade no sentido holístico, o resultado que segue é a dessocilização das pessoas e em conseqüência a fragmentação da sociedade, pois o cidadão se encontra a parte do todo, alienando-se em seus casulos urbanos, refletindo, por exemplo, no uso de automóveis próprios onde alem de se sentirem confortáveis e seguros ainda livram se da interação direta com o outro. Em algumas situações o super dimensionamento dos meios faz com que veículos inadequados circulem por vias não dimensionadas para tal uso, gerando assim dois problemas diretos: a ociosidade do sistema de transporte, já que não trabalha otimizado, e a deterioração dos leitos das vias, assim como diminuição na qualidade de vida local, devido ao ruído e poluição. Existe ainda as questões referentes às rotas que fazem ligação entre bairros distantes, interligando os vários centros de polaridade aumentando o caos urbano. Outras questões como o deslocamento de pedestres e ciclistas, merecem uma atenção especial pois muitas vezes não ocorre devido as mas condições das vias e passeios, e ou ainda pelos valores culturais relacionados.

## **6. Iniciativas para São Paulo**

O foco encontra-se no deslocamento de pessoas, com isso consideramos também os fatores culturais que como visto nos casos citados, são de suma importância. Uma abordagem pragmática e funcionalista, não cabe neste caso, adotando assim modelos como o da sintaxe

urbana afim de construir e fortalecer as centralidades oferecendo todo suporte em equipamentos urbanos.

Dentre as medidas destacam-se para melhoria: (1) Ampliação da rede de trens de superfície e metrô e a diminuição de intervalo entre os trens, sendo aplicadas também as redes expressas de ônibus. (2) Hierarquização do sistema de ônibus vinculado a hierarquização de vias relacionando-as com as centralidades. (3) Adoção de Planos Diretores que possibilitem uma melhor distribuição das atividades no território e reduzam os deslocamentos em massa. (4) Campanhas de conscientização sobre a importância do uso do transporte público e da necessidade do deslocamento individual não motorizado. (5) Desincentivo ao uso do transporte individual motorizado.

## **6.1- Iniciativas Bairro-Bairro**

Muitos bairros poderiam ser acessados sem qualquer interação com os centros de polaridade devido a sua proximidade, em contrapartida outros exigem este tipo de interação, que por afinidade poderiam se servir de linhas expressas, mas devemos salientar que o ideal são os menores deslocamentos possíveis, suprimindo os direitos básicos do cidadão como educação, saúde, trabalho, moradia, lazer e segurança. Dentro disto ainda podemos incluir o bem estar que esta diretamente relacionado a condições ambientais confortáveis a vida humana.

Dentre as quais: (1) Priorizar o pedestre, adequando e criando passeios acessíveis e confortáveis. (2) Valorização do ciclista, adotando a inclusão no sistema viário de ciclofaixas e ou ainda ciclovias interligando os bairros, dotadas estrutura de apoio adequada como áreas de descanso e estacionamento integradas ou não a áreas verdes. (3) Adoção de hierarquização dos sistema de transporte relacionado ao tipo de via ao tempo de viagem e a distancia entre os bairros. Utilização de Vans ou micro ônibus, para viagens intra bairros próximos. (4) Criação de zonas pedagógicas afim de inibir o uso de automóveis próprios para o deslocamento entre bairros.



## 7. Conclusão

As metrópoles têm dificuldade em oferecer um serviço adequado de locomoção em massa e permitir o livre deslocamento individual ou ainda melhorar a qualidade de vida. Parte deste conflito reflete a dificuldade dos gestores em administrar a diversidade metropolitana e seus recursos. Algumas cidades encontraram boas alternativas afim de solucionar o problema, soluções palpáveis, como alternativa e diretriz para a melhoria da mobilidade urbana, em consequência melhoria na qualidade de vida valorizando o homem e a sociedade que define como tal.

## 8. Bibliografia

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

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

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

**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).

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

(1975) *Curitiba – Uma experiência em Planejamento Urbano*. Circulação Sistema Integrado de Transportes.

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

**PONCIANO, LEVINO** (2007) *Todos os Centros da Paulicéia*. São Paulo. Editora Senac.

