

| 737 | ESPAÇOS PÚBLICOS EM SÃO PAULO: ACESSO AOS BENS E SERVIÇOS NA COMPLEXA METRÓPOLE PAULISTA

Dirce Bertan de Freitas

Resumo

O objetivo deste artigo é analisar a mobilidade, acessibilidade, circulação da população e o uso e ocupação do solo urbano no território da Metrópole de São Paulo. Sabe-se que a população se desloca constantemente e que o planejamento urbano é o elemento fundamental para subsidiar a reorganização do território e direcionar forma de planejar os sistemas de transporte e demais políticas públicas possibilitando a inclusão da população no espaço urbano metropolitano. O entendimento da mobilidade urbana é analisado mediante os planos de transporte e urbanísticos de forma a integrar os espaços das cidades e melhorar a qualidade de vida dos habitantes, sendo essas ações fortemente reguladas pelo Estado, conforme a teoria do novo desenvolvimentismo. As cidades metropolitanas de São Paulo carecem de ampliação de suas redes de transporte coletivo e seus sistemas viários, visto que seus congestionamentos são constantes e o grau de poluição muito alto. Este artigo se referencia também em estudos de mobilidade, nas UITs da Emplasa, dados das pesquisas de Origem e Destino da RMSP de 1967 a 2007, Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP de 2007 e Censo Demográfico do IBGE. Objetiva concluir que o planejamento urbano é fundamental para direcionar as políticas públicas e orientar a projeção dos Sistemas de Transportes na Região Metropolitana de São Paulo. Defende que os planos de mobilidade integrados ao planejamento urbano são fundamentais para se encontrar a solução da exclusão da população e, assim, possibilitar a melhoria da qualidade de vida da população metropolitana.

Palavras-chave: transporte, mobilidade e planejamento urbano.

Introdução

O objetivo específico aqui apresentado é o de analisar o acesso da população aos bens e serviços existentes na Metrópole de São Paulo como um estudo de caso, relacionando os elementos: Mobilidade urbana, Acessibilidade da população e o Uso e Ocupação do Solo do território urbano, sendo que esses elementos são fornecedores de subsídios para a identificação de qualidade de vida da população. E contribuir para ampliar a compreensão da metrópole nesta nova forma de pensar as políticas públicas dentro da teoria do novo desenvolvimentismo e também fornecer subsídios para se discutir impactos no uso do solo associados aos congestionamentos de trânsito, que são a causa da diminuição da mobilidade da população.

Alguns teóricos apontam que na globalização pode-se optar para o novo regionalismo que visa aglutinar os interesses de grupos dominantes das áreas periféricas do espaço-nacional, enfatizar o papel crucial da cooperação e das parcerias entre atores

regionais e (...) instaurando a unidade intra-regional e negociando no plano supra regional a condição desta subordinação no espaço nacional (KLINK, 2001, p. 16).

A mobilidade da população, entendida como o número de deslocamentos que as pessoas realizam em um dia, possui um importante papel nas transformações socioeconômicas e físicas do território. É que a mobilidade pode se transformar em um elemento para o bem-estar, especialmente ao representar uma estratégia para o usufruto dos mais diversos recursos e serviços, permitindo que seja um elemento para o bem-estar da população. Uma vez que a mobilidade permite que a população acesse todos os eventos que ocorrem na cidade.

Porém, a distribuição dos bens e serviços, dos equipamentos de cultura e lazer, do mercado de trabalho e da rede de infraestrutura no espaço se manifesta de forma desigual. No geral as pessoas com maior renda residem nos locais com maior infraestrutura e melhor acesso aos equipamentos urbanos. Assim, o deslocamento da população pode ser visto como um meio que pode permitir o acesso a tais elementos e satisfazer as vontades e necessidades da população (VASCONCELLOS, 2002).

O resultado da crescente urbanização nas cidades repercutiu diretamente na questão da mobilidade urbana devido às políticas públicas adotadas, com prioridade ao transporte motorizado, rodoviário e individual. Sistemas abrangentes de transporte coletivo urbano com tecnologia ferroviária (trens e bondes) foram sucateados, substituídos por serviços de ônibus que, com raras exceções, se organizaram mais em função dos interesses privados dos concessionários do que das necessidades da sociedade.

Verifica-se assim que o processo de urbanização nos países em desenvolvimento, principalmente na última metade do século passado, resultou, inicialmente, em grandes concentrações populacionais em um número reduzido de cidades, em geral metrópoles e capitais de estado; depois, a migração interna voltou-se para as cidades de porte médio. Em todos os casos, nessa concentração tornou explícito o conflito existente entre as pessoas de diferentes extratos de renda e na apropriação e no uso de espaços públicos. Como consequência dessa concentração nas cidades tem-se o aumento da motorização da população. Isto significa que está havendo ampliação da frota de automóveis e motos, e resulta em crise na circulação urbana. Diariamente essa situação é ilustrada pelos congestionamentos e disputa pelo uso das vias entre os vários modos de transporte, motorizados ou não, seja para a promoção da acessibilidade das pessoas ou para o transporte na distribuição de bens e mercadorias e a prestação de serviços.

Circulação e Urbanização na Metrópole

O Brasil possui uma grande diversidade de municípios, dos 5.565 municípios existentes, segundo o Censo 2010 do IBGE, 498 têm população superior a 60 mil habitantes e já começam a ter sistemas de transportes públicos, ainda que embrionários, e passam a ter conflito no uso do espaço público destinado à circulação. Este conflito é mais explícito nas 38 cidades que têm população superior a 500 mil habitantes e nas 15 que têm mais de um milhão de habitantes, considerando-se aspectos de população, frota de veículos e divisão entre os modos utilizados. Soma-se a estes aspectos o orçamento das prefeituras, a renda per capita e sua situação econômica, que pode ser de desenvolvimento, estagnação ou empobrecimento. O processo de urbanização das cidades brasileiras também é comprovado pelo Censo 2010, cujo índice apontou em 84% de população urbana onde o Sudeste é a região mais urbana do País (92%) (IBGE, 2011).

Os problemas enfrentados diariamente pelas pessoas que se locomovem nas cidades brasileiras e em especial nas metrópoles dos países em desenvolvimento normalmente possuem análises fragmentadas, resultando em uma dissociação entre os sistemas: do transporte público, da circulação de veículos particulares e do uso e ocupação do solo. A análise dos sistemas de transporte normalmente é focada nos aspectos inerentes à sua operação. Os responsáveis pelo trânsito, por sua vez, centram suas análises na garantia da fluidez de veículos, na expansão do sistema viário e na segurança.

O processo de urbanização em curso propicia a fragmentação do espaço urbano, criando bairros residenciais cada vez mais distantes dos locais de trabalho e de lazer, além de expulsar a população mais carente para a periferia dos grandes centros. Esta ocupação gera vazios urbanos na medida em que não ocupa áreas com alto preço da terra. A infraestrutura construída para a circulação de automóveis, ou mesmo para o transporte coletivo, gera áreas degradadas física e economicamente porque muitos bairros são “cortados” por essas grandes vias. A lógica dos investimentos acaba reforçando esta forma de ocupação urbana. E as cidades menores reproduzem-na, apesar da demonstração diária dos problemas resultantes do modelo de desenvolvimento das cidades maiores.

Prevalece, assim, a visão de que a cidade pode, continuamente, se expandir, resultando em pressão sobre áreas de preservação, sem considerar os custos de implantação da infraestrutura necessária para dar suporte ao atual modelo de mobilidade centrado no automóvel. Seus efeitos negativos e custos de circulação são socializados. Parece que a maioria dos formuladores de políticas urbanas considera o automóvel como desejo natural e

objetivo final de todas as pessoas e que, no futuro, todos os usuários do transporte coletivo vão migrar para o automóvel, justificando-se o atual modelo de investimentos.

Assim, a ampliação do sistema viário assume grande importância e as administrações municipais dedicam uma parcela enorme de seus esforços e recursos para a sua expansão, que adquire dinâmica própria e se transforma em um fim em si, com grandes obras que se autojustificam. O planejamento e a execução de obras normalmente são feitos por distintos órgãos da administração pública, reforçando o atual modelo de pensar as cidades. Partem do pressuposto de que a cidade não tem limites para sua expansão, que o transporte coletivo ou o individual superam os eventuais obstáculos e que todos os habitantes terão, um dia, um automóvel.

Com a crescente urbanização do Brasil, após a II Guerra Mundial e com a implantação da indústria automobilística a partir de 1956, o sistema de transporte no país tornou-se cada vez mais motorizado, seja com o uso dos ônibus, seja com o uso dos automóveis (e, mais recentemente, de motocicletas). A demanda por transporte público aumentou muito, situando-se entre as maiores do mundo – alcançando, em 2007, cerca de 16,2 bilhões de viagens por ano apenas nas cidades com mais de 60 mil habitantes (ANTP, 2007). Desta demanda, 14,3 bilhões de viagens foram atendidas por uma frota de 98 mil ônibus, mostrando as enormes dimensões do sistema.

O processo de urbanização deve ser analisado, pois deslocou pessoas para ambientes urbanos nos quais elas passam a necessitar de transporte público regular. Ademais, o processo aumentou as dimensões das cidades, fazendo crescer as distâncias e a necessidade de transporte público para as pessoas.

Nestes complexos territórios das principais metrópoles brasileiras, ocorrem problemas de acessibilidade e circulações urbanas, sendo necessário prover com equipamentos e serviços de transporte público para assegurar em tempo hábil o deslocamento das pessoas e o transporte de bens e mercadorias usados na vida urbana moderna, cuja intensidade de urbanização é representada na Figura 1.

A problemática urbana citada atinge seu ápice no território da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP constituída por 39 municípios, que se configura como um dos maiores conglomerados urbanos do mundo. Com uma área de 7.947,28 Km², a RMSP corresponde a menos de um milésimo da superfície brasileira e menos de 4% do território do estado de São Paulo. No entanto, abriga mais de 10% da população do Brasil, registrada em 2010 (IBGE, 2010) com 191 milhões de habitantes; 41,3 milhões no Estado de São Paulo; e 19,7 milhões na RMSP, representada na Figura 1 e 2.

Figura 1: População Brasileira, Estado de São Paulo e RMSP

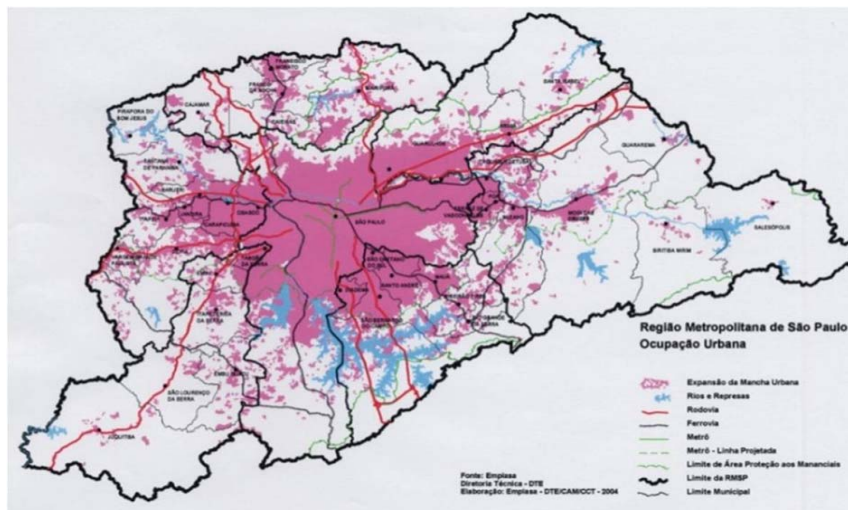


Fonte: IBGE, 2010.

A mobilidade urbana depende muito da escolha da política social e da organização urbana que poderão ser feitas e, nelas, estão implícitas as opções que virão a ser tomadas em relação ao transporte e à mobilidade espacial das pessoas. É função direta de organizações sociais, dependendo, portanto, de opções de gestão e de políticas públicas.

As consequências previsíveis explodem hoje, com o tema trânsito ganhando crescente espaço na mídia e se inserindo entre as maiores preocupações dos gestores. Os congestionamentos que acarretam perda considerável de número de horas produtivas geram estresse e altos custos sociais. Além disso, agravam as emissões de poluentes e o consumo de energia. Tornam-se um dos principais problemas urbanos, pois a morosidade do trânsito não afeta apenas a qualidade de vida das pessoas, mas compromete as eficiências econômicas das cidades, comprometendo sua competitividade.

Figura 2: Região Metropolitana de São Paulo - RMSP



Fonte: Emplasa, 2010.

Com isso tem-se uma grande parcela da população exposta intensamente aos riscos ambientais, devido ao direcionamento das políticas públicas que se refletem no processo de acumulação de renda. A apropriação do espaço público para o deslocamento urbano é diretamente proporcional à renda, pois resulta na maior utilização de modos individuais de transporte e os usuários do automóvel ocupam mais espaço e emitem mais poluição que os usuários de transporte coletivo ou não motorizado.

Existe uma preocupação crescente quanto aos efeitos da política de mobilidade, seja sobre o ambiente urbano, seja relativo ao impacto regional e global, principalmente aquele relacionado às mudanças globais do clima que elevando a temperatura acabam “prendendo” a poluição junto à área urbana. Dependendo da região do planeta que se considerar, o transporte tem a segunda ou terceira participação nas emissões de CO₂ decorrentes da utilização de combustíveis fósseis, e, nesse tipo de poluição os transportes privado e comercial são os grandes consumidores com aumento de poluição. Há indicações de que as emissões das atividades de transporte irão dobrar nos próximos 30 anos em todo o mundo, diante de uma meta de redução das emissões globais de carbono da ordem de 50% até 2050 (FREITAS, 2012 *apud* VASCONCELLOS, 2008).

Vários países, individualmente ou através de organizações regionais, estimularam o debate sobre as soluções possíveis de serem desenvolvidos, considerando a abordagem definida pelas Nações Unidas sobre mudanças climáticas, principalmente a mitigação e adaptação. As propostas para mitigação dos fatores que causam as mudanças climáticas passam invariavelmente pela eficiência energética dos combustíveis e dos veículos, pelo desenvolvimento de combustíveis mais limpos e por medidas de redução de consumo, incluindo racionalização do uso de veículos, este sendo o tema que suscita maior debate devido à política de mobilidade desenvolvida atualmente.

A expansão urbana ocorre de forma desordenada e a provisão de equipamentos implantados pelo poder público ou dele concessionadas, não acompanha o ritmo de crescimento. O resultado repercute diretamente na mobilidade, devido a dois grandes motivos: um deles é a prioridade que vem sendo dado ao transporte motorizado rodoviário e individual; o segundo é a morosidade do setor público de implantação de transporte público eficiente para a população.

Ao mesmo tempo em que as cidades reúnem e potencializam as energias físicas, intelectuais e criativas, que abrigam grande concentração de famílias e que facilitam o trabalho e o desenvolvimento cultural, são elas prejudiciais ao meio ambiente em detrimento de todos. Com relação à tecnologia, ROGER (2001) é de opinião que o desenvolvimento

tecnológico 'excessivo' não é o causador dos problemas da cidade, mas sim sua 'excessiva' aplicação equivocada. A sustentabilidade das cidades deve ser um dos principais objetivos do desenvolvimento tecnológico. Faz-se iminente a rediscussão sobre a premência do retorno financeiro aos investidores e sobre o uso da tecnologia, sempre focado neste novo desenvolvimentismo onde devem existir regras fortes de Estado com a incorporação do progresso tecnológico.

São Paulo concentra o que existe de melhor e de pior da sociedade brasileira; de um lado, a porção desenvolvida e inserida no circuito globalizado e, de outro, a porção mais atrasada e desordenada espacialmente, distante das referências culturais, educacionais e outras formas de inserções sociais existentes. Ao contrário do que se verifica em áreas periféricas, em favelas e até mesmo em áreas encortçadas do centro metropolitano ou da periferia, há outro espaço próximo do centro que se caracteriza como ilha de modernidade. Isto ocorre semelhantemente a muitos países do Primeiro Mundo, que pertencem à sociedade global, fazendo parte da rede de cidades mundiais (SASSEN, 1991).

Não é difícil concluir que este modelo de desenvolvimento resulta em acessibilidade para alguns e exclusão para a grande maioria. Reflete-se na formação de áreas exclusivas para segmentos de alta renda e na ampliação de áreas periféricas ou mesmo centrais destinadas aos segmentos de baixa renda. A necessidade de sua estruturação deve se pautar em uma política articulada, objetivando a melhoria da qualidade de vida nas cidades, solucionando os problemas de mobilidade urbana (FREITAS, 2012).

No entanto essa mobilidade é dificultada tanto pelo crescimento da cidade como pelo aumento do congestionamento, causando prejuízos crescentes, para o cidadão e para a sociedade como um todo, devido ao desperdício de combustível e de tempo e aumento da poluição. Para o cidadão, o tempo que permanece no transporte é grande demais, inviabilizando suas atividades laborais. Nessa situação, há uma grande redução da velocidade média do transporte coletivo, assim como a perda de regularidade e confiabilidade, o que provoca queda na qualidade e redução da atratividade, levando os usuários a se transferirem mais e mais para os modos de transporte individual (VASCONCELLOS, 2002).

Em termos da cidade, observa-se que o planejamento do transporte e da circulação vem sendo feito, sempre, dissociado do planejamento urbano, complicando ainda mais a circulação, pois nem sempre o planejamento do transporte e da circulação segue as orientações do planejamento urbano, o que poderia prever os constantes congestionamentos.

A população da Metrópole de São Paulo alcançou 19,6 milhões de habitantes em 2010, o que equivale a 47,4% da popula o do Estado e 10,3% da popula o do país. O Mapa 1 e 2 ilustram essa extensa mancha urbana, cuja conurba o atinge 26 municípios da região metropolitana, deixando de lado apenas os municípios mais extremos.

Nesta concentra o urbana o movimento do transporte coletivo   intenso, porém insuficiente para atender   demanda existente e assim as pessoas não conseguem usufruir as oportunidades que a cidade oferece, como São Paulo que oferece as melhores universidades, os maiores e melhores equipamentos de lazer, de saúde. Porém, a dificuldade de acesso a esses equipamentos - tempo de viagem; inúmeras integra es - e muitas vezes, falta de transporte próximo, dificultam o deslocamento da maioria dos cidadãos.

Nesse sentido, mesmo havendo aumento da mobilidade como mostram os números da pesquisa origem /destino de 2007, cujo  ndice de cresceu de 1,22 em 1997 para 1,33,  ndice muito pequeno para representar o ideal nas viagens diárias por habitante, ou seja, no mínimo o  ndice deveria ser 2, para representar os deslocamentos de ida e volta.

Em rela o ao transporte público a pesquisa de origem /destino de 2007 detectou uma melhora na mobilidade urbana por transporte motorizado. Essa melhora deve-se grande parte   introdu o da integra o tarifária (Bilhete  nico), melhoria no sistema de trens metropolitano (CPTM), amplia o da malha metroferrovi ria (linha 4 - Amarela; parte da linha 5 - Lilás; amplia o das linhas 1 - Azul e 2 - Verde) e, mesmo, a implanta o de corredores exclusivos de ônibus, garantindo a estes uma velocidade maior.

No entanto, apesar dessa melhoria, a dificuldade de se locomover nesse espaço ainda   muito grande, vide tabela 1 abaixo que mostra a reduzida rede metropolitana do metrô paulista quando comparada às outras três metrópoles mundiais: Regiões Metropolitanas de Londres, Paris e México.

Tabela 1 - Linhas de Sistemas Metrovi rios em quatro metrópoles mundiais

Região Metropolitana	In�cio	Extensão da rede (em Km)	Linhas	Popula�o das Regiões Metropolitanas	Km/milhão habitantes
London	1863	400	14	12.875.000	31,1
Paris	1900	170	14	9.638.000	17,6
México	1969	201	11	20.450.000	9,8
São Paulo	1974	70,3	5	19.683.975	3,3

Fonte: Urbanrail, 2010, WordAtlas, 2011, Metrô SP, 2012.

Obs: foram contabilizadas apenas as linhas de metro das regiões metropolitanas acima.

A apropriação do espaço público para o deslocamento urbano é diretamente proporcional à renda, pois resulta na maior utilização de modos individuais de transporte e os usuários do automóvel ocupam mais espaço e emitem mais poluição que os usuários de transporte coletivo ou não motorizado.

Guillen (2004) afirma que as cidades não estão crescendo, mas aumentando de tamanho. Anteriormente, elas realmente cresciam em determinado período porque mais pessoas compartilhavam os mesmos serviços da cidade e hoje as pessoas são agregadas, criando duas cidades justapostas. Satterthwaite (1997) afirma que a ambiguidade sobre o que significa “cidades sustentáveis” permite que muitas das grandes agências internacionais afirmem serem líderes na promoção de cidades sustentáveis, quando na realidade contribuíram e muito para o crescimento de cidades onde não são preenchidas as metas de desenvolvimento sustentável.

Em prol da racionalidade que orienta os movimentos do capital, ao longo de nossa história urbana, o Estado alterna presença firme e abstinência, sempre na direção de promover o sucesso das políticas privadas e administrar o fracasso das políticas públicas (FREITAS, 2012).

Poderia ser diferente em uma sociedade capitalista, em que o Estado, como se viu, é lícito representante dos interesses do capital? Está-se muito distante de uma superação das relações de produção capitalista, quando se poderia atingir um patamar superior na relação entre a população, mas, felizmente, há um interregno em que um esforço de organização política poderá dar mais qualidade à democracia representativa, por meio da qual, constitucionalmente, podem-se firmar posições mais favoráveis à comunidade, do que ao capital. É um atalho que as pessoas e a história podem transformar em caminho.

Vasconcellos (2009) também aborda a necessidade de maior clareza na discussão sobre sustentabilidade e sua relação com a mobilidade urbana, questionando o que deve ser sustentado e para quem, nos países em desenvolvimento. O autor destaca que se deve preservar a vida, ameaçada pelo elevado número de mortes no trânsito e pelos efeitos da poluição atmosférica. Destaca que se deve sustentar uma vida equitativa ameaçada pelo consumo desproporcional de energia e espaço e, ainda, equilibrar o ambiente físico e os recursos naturais.

Esse modelo de crescimento das cidades, ou de aumento de tamanho, conforme Satterthwaite (1997) é exatamente o oposto do modelo europeu de sustentabilidade urbana chamado de cidades compactas. Não se pode dizer que exista uma forma urbana típica da era informacional, pós-moderna, como havia na era industrial (COSTA, 1999). Há, segundo

Acselrad (2009), uma busca por construir uma rede mundial de cidades sustentáveis, e com isso, busca-se elaborar os atributos destas cidades. Porém, existem características relacionadas à estrutura das cidades podendo aproximá-las do ideal de sustentabilidade. A sustentabilidade é um processo, e não um modelo estático, seus atributos podem orientar a ação pública. “Nenhuma proposta de centros urbanos sustentáveis aprova o espraiamento da mancha urbana, o uso de automóveis, a separação rígida de usos do solo e a segregação espacial das classes sociais. Há propostas espaciais detalhadas como é o caso das cidades compactas ou do novo urbanismo que expressam estes valores” (VENDRAMINI, 2010).

A visão européia se expressa como as cidades compactas, onde as centralidades são coincidentes com os núdulos de transporte público, e, nesses locais se encontram as maiores densidades de moradias e empregos da mancha urbana. Outro ponto importante é a coexistência de usos o que busca evitar o deslocamento dos cidadãos para os assuntos do dia a dia; os limites da mancha urbana são definidos de forma a evitar o espraiamento da cidade; isto além do estímulo à racionalidade e eficiência no uso das diversas formas de energia (ROGERS, 2001). “Esta cidade é planejada em oposição à mancha urbana fragmentada e não densa que é geradora de tráfego, energeticamente dispendiosa e ineficiente com relação às redes de infraestrutura e serviços públicos” (VENDRAMINI, 2010).

Conceito e Ações de Mobilidade Sustentável

A sustentabilidade é complexa e envolve várias questões inseparáveis o que exige uma reflexão da própria noção de desenvolvimento, confundida muitas vezes com crescimento. O desenvolvimento sustentável requer ainda a maximização da eficiência para provimento do bem estar. O estabelecimento dos limites de consumo de recursos se faz necessário para que se alcance a sustentabilidade de uma sociedade.

Conceitua-se desenvolvimento sustentável como sendo uma ideologia realista baseada na necessidade de mudança dos padrões de desenvolvimento que apresentam risco aos ecossistemas e à vida, visando o progresso da humanidade através de esforços contínuos baseados em valores como eficiência, equilíbrio, ética e equidade. Cabe salientar que a mobilidade é condicionada pelas condições ambientais e socioeconômicas da população.

Segundo a Organização de Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OECD), a mobilidade sustentável requer que o planejamento de transportes seja consistente com a integridade dos ecossistemas e não agrave fenômenos globais adversos como a mudança climática, a fim de não prejudicar a saúde da população ou dos ecossistemas e ao mesmo

tempo garantir o deslocamento dos habitantes com o uso dos recursos renováveis abaixo dos níveis passíveis de regeneração.

Enfim, a mobilidade sustentável deve compreender aspectos que proporcionem acesso aos bens e serviços de forma equitativa para todos os habitantes, ao mesmo tempo em que protegem o meio ambiente, patrimônio cultural e ecossistemas para a geração presente, e finalmente sem colocar em perigo as oportunidades das gerações futuras de alcançar, no mínimo, a mesma qualidade de vida da geração presente, incluindo o bem estar derivado do meio ambiente e patrimônio cultural.

A mobilidade sustentável é muitas vezes complexa de ser aplicada, no entanto algumas iniciativas foram colocadas em prática. Algumas delas receberam o Prêmio de Mobilidade Sustentável desenvolvido pelo Instituto de Política de Transporte e Desenvolvimento (Institute for Transportation and Development Policy - ITDP, 2011) por terem obtido progresso ao longo do ano em relação ao aumento de mobilidade de seus habitantes e ao mesmo tempo reduzido emissões de agentes poluidores e garantido a segurança e acessibilidade de ciclistas e pedestres.

Alguns vencedores deste prêmio são: 2005: Bogotá (Colômbia) - que implantou o sistema rápido e de alta capacidade de ônibus, reconhecido internacionalmente pela sigla BRT (Bus Rapid Transit), denominado de TRANSMILÊNIO, sendo introduzidas em seu entorno um sistema de ciclovias e ciclofaixas; 2006: Seul (Coreia do Sul) - uma rodovia de seis quilômetros e meio que cobria o rio Cheonggyecheon foi substituída por um parque, com calçadas de qualidade e praças públicas no entorno do transporte de alta capacidade (Metro e Trem) e em 2008: Paris (França) e Londres (Inglaterra) - Paris revolucionou o conceito de compartilhamento de bicicletas com um sistema denominado Vélib (bicicletas da liberdade). Londres adotou o pedágio urbano para reduzir problemas de congestionamento.

No Brasil o conceito de mobilidade sustentável está aos poucos sendo absorvido pela nossa realidade. O Ministério das Cidades atua para desenvolver o anteprojeto da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (Ministério das Cidades, 2004), que a define como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentáveis, baseada nas pessoas e não nos veículos. Esse plano deverá ser integrado ao plano diretor de cada município, existente ou em elaboração, até 2015. É importante salientar que a mobilidade sustentável é um

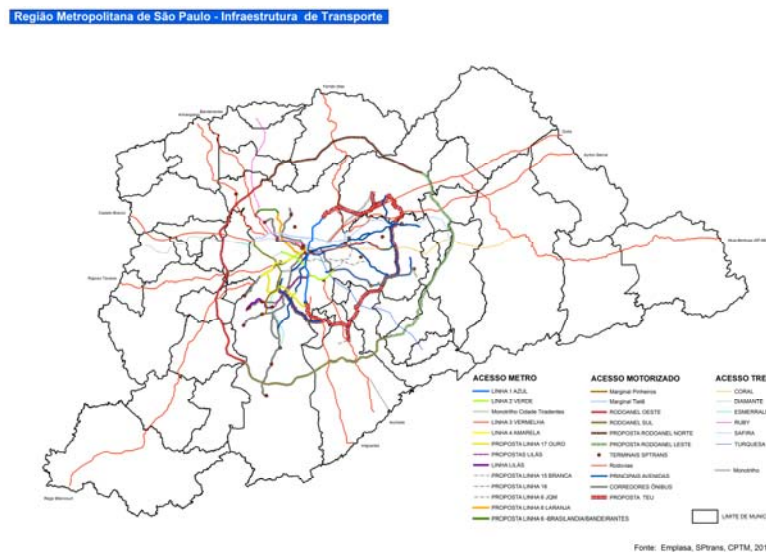
compromisso voluntário de redução de gases de efeito estufa firmado pelo governo brasileiro.

A infraestrutura de transportes do Brasil não atende às demandas econômicas e sociais do país do ponto de vista da mobilidade sustentável, carecendo, portanto, de investimentos nesse setor. O problema é agravado pelo crescimento populacional que na RMSP toma proporções ainda maiores e com a maior frota de veículos particulares do país, computando um volume de mais de 38 milhões de deslocamentos diários da população.

Análise dos Resultados

As políticas públicas acabaram dando prioridade ao transporte motorizado representado principalmente pelo transporte individual, enquanto o transporte coletivo foi sucateado por muito tempo, sendo agora alvo de priorização. Os problemas enfrentados no dia a dia mostram uma dissociação entre o transporte público e a circulação de veículos particulares e necessita de modificações que garantam sua fluidez. Vide Mapa 3 com a proposta da rede futura de transporte metropolitano.

Mapa 2: Rede Futura de Transporte Metropolitano da RMSP



Fonte: Emplasa, Metrô, CPTM, EMTU e SPTrans, 2011.

O Corredor ABD, implantado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo e operado pela Empresa Metropolitana de Transporte Urbano - EMTU criou um sistema estrutural de média capacidade, bastante eficiente e segregado, que articula as principais

centralidades da sub-região sudeste. O empreendedorismo econômico, os investimentos sociais e urbanos em infraestrutura de serviços e transportes, aumentou as condições de crescimento e acessibilidade espacial tornando-se fator relevante para esse desempenho.

Os investimentos em transportes devem permitir a potencialização destes espaços articulados e conformar uma rede em anéis que integre suas principais centralidades. As Linhas 5, 6 e 15 do Metrô e demais propostas promovem esta conectividade. A Linha 5 articulará importantes centros do setor sul e oeste, reforçando o polo terciário da Berrini e o polo industrial de Jurubatuba em Santo Amaro. A Linha 6, ao ser ligada com outra linha, potencializando o desenvolvimento da região da Marginal do rio Pinheiros até a região próxima ao ABC, irá conectar grandes bairros residenciais a centros ativos de produção. A Linha 15 propiciará uma ligação não radial que articula a centralidade da Avenida Paulista com novas e potenciais polaridades, como o Tatuapé e Penha podendo atingir as áreas fronteiriças a Guarulhos.

Algumas linhas já existentes devem se estender até pontos problemáticos de circulação. São investimentos menores com retornos sociais importantes. É o caso das extensões da Linha 4 - Amarela até Taboão da Serra, da Linha 5 - Lilás até o distrito do Jardim Ângela e da Linha 3 - Vermelha até a Lapa, para citar alguns exemplos.

Os corredores de ligação entre estas grandes linhas de alta capacidade continuarão sendo promovidos pela SPTrans no nível municipal, pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU) no nível metropolitano e pelos respectivos municípios de cada sub-região, otimizando recursos e esforços de maneira conjunta, seja por meio de contratos bilaterais, seja mediante consórcios e outras formas de gestão compartilhada.

Conclusão

A proposta de Rede de Transporte desenvolvida pelas secretarias estadual através das empresas Metrô, CPTM e EMTU e a secretaria municipal de São Paulo através da SPTrans para os próximos anos, procura, no geral, atender as zonas mais carentes de acessibilidade, embora nem sempre as mais prioritárias do ponto de vista social.

A inclusão social implica prover mobilidade com qualidade para todos, viabilizar o acesso à cidade e às oportunidades que ela oferece. Assim, o transporte público presta um atendimento de excelência quando é segregado, sem interferência do fluxo geral de tráfego,

que se apresenta bastante comprometido. Garante, assim, velocidades altas com economia significativa de tempo e combustível consumido nos deslocamentos.

Essa nova forma de conexão em rede possibilita, através da criação de convergência de fluxos e de dinamização das linhas, dando um novo impulso urbano associado ao processo de desenvolvimento das centralidades já existentes. Na zona intermediária da Metrópole os núcleos periféricos devem ser incentivados com moderação para evitar um espraiamento maior da urbanização e dificultar ainda mais a sua gestão.

Para enfrentar esses problemas, deve-se intensificar a fiscalização na utilização dos instrumentos existentes para a realização de um trabalho conjunto com o planejamento urbano, segundo o qual não sejam mais criados guetos comerciais, industriais, educacionais, entre outros, onde a interação espacial de diferentes atividades deve recompor a trama do tecido urbano.

A renovação urbana e a recuperação das áreas degradadas são resultados da aplicação dos conceitos de sustentabilidade. Muitas cidades passaram por processo de mau uso, abandono e esvaziamento de áreas pela redução da função industrial nos últimos 20 anos. Estas, geralmente, estão localizadas ao longo das principais vias de transporte, rios e ferrovias. A intenção de conectar espaços existentes com significado próprio deve estar presente nos novos projetos de intervenções urbanas, no sentido de humanizar a cidade.

A implantação de melhorias no transporte público é fundamental para contribuir com a sustentabilidade dos municípios metropolitanos de São Paulo. Para estes, a implantação de políticas restritivas ao uso de automóveis particulares, sem contrapartida de competente transporte coletivo, mostra-se menos eficiente, pois aumenta o custo da mobilidade dos habitantes.

É importante deter o movimento de expulsão de população desses locais servidos por transporte público, fato que normalmente ocorre na implantação de infraestrutura local através de obras de porte. Com isso o valor do solo urbano aumenta em consequência dos investimentos. Isso pode ser controlado com a implantação de dois eixos fundamentais da estratégia do novo desenvolvimentismo: (i) fortalecimento da capacidade competitiva das empresas nacionais e (ii) fortalecimento do Estado como instrumento de ação coletiva da nação.

Compete ao planejamento urbano integrado aos demais planejamentos dos sistemas de transporte coletivo de maneira geral e, em particular, o estrutural de alta e média capacidade de circulação, saneamento ambiental e habitação – dar opções às pessoas para ocuparem, de forma mais razoável os espaços de moradia em relação aos fluxos econômicos

que esses aglomerados urbanos e metropolitanos costumam gerar e, assim, possibilitar que os deslocamentos da população ocorram de forma mais cidadã.

Ressalta-se a imperiosa necessidade de se considerar uma mudança de paradigma da gestão de transporte e trânsito focada no planejamento urbano, passando de um modelo centrado no veículo particular, para um modelo cujo foco principal é a mobilidade da população. Neste modelo devem ser avaliados o uso e ocupação do solo, bem como os impactos no transporte e trânsito, associados à implantação e operação da circulação. Estes impactos interferem na mobilidade das pessoas em um âmbito mais abrangente, que inclui impactos urbanísticos, ambientais e sociais, na segurança e na economia, além daqueles comumente avaliados no trânsito e na circulação.

Referências Bibliográficas

ACERTO DE CONTAS. 2012. Disponível em: <<http://acerto.de.contas.blog.br/artigos;o-que-o-novo-desenvolvimentismo/>; acesso em 27/10/2012

ACSELRAD, Henri. 2009. *A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: Lamparina.

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos. 2007. Sistema de Informações da mobilidade urbana. São Paulo.

COSTA, H. 1999. *Desenvolvimento Urbano Sustentável: uma contradição de termos?* R. B. Estudos Urbanos e Regionais. n. 2, p. 55-71.

EMPLASA. 2010. *Projeto Unidades de Informações Territorializadas UITs*, São Paulo.

FREITAS, D. B. de. 2012. *Eternos Viajantes – Planos de mobilidade como um processo de planejamento urbano*, Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

—. 2003. *Urbanização e Mobilidade na Metrópole de São Paulo*. Dissertação de Mestrado FAU/ Mackenzie, São Paulo.

GUILLEN, R. F. 2004. *Ecologia urbana e desenvolvimento sustentável: natureza e artefato, fronteira evanescente*. In *Desenvolvimento sustentável e gestão ambiental nas cidades, estratégias a partir de Porto Alegre*, UFRGS Editora, pp. 79.

IBGE 2011. *Censos Demográficos – 2000 a 2010*.

JORNAL DOS ECONOMISTAS. 2005. Por que um Novo-Desenvolvimentismo? Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/rep/v27n4/a01v27n4.pdf>. Acesso em 03/11/2012.

KLINK, J. J. 2001. A cidade-região: Regionalismo e Reestruturação no Grande ABC Paulista. Rio de Janeiro, sindicato Nacional de Editores de Livros.

METRÔ - Companhia do Metropolitano de São Paulo. 2008. *Pesquisa Origem e Destino de 2007*. Síntese das Informações.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. 2004. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. *Cadernos M' Cidades*, vol. 6: Brasília: Ministério das Cidades.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. 2007. *PlanMob: Construindo a cidade sustentável*. Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades.

ROGERS, R. 2001. Cidades para um pequeno planeta. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

SATTERTHWAITE, D. 1997. *Sustainable cities or cities that contribute to sustainable development?* Urban Studies.

SASSEN, S. 1991. The Global City: New York, London, Tokio. Princeton, Princeton University Press.

URBANRAIL. 2010. Disponível em: < <http://www.urbanrail.net/>>. Acesso em: março, 2012.

VASCONCELLOS, E. de A; MENDONÇA, A. 2009. Política nacional de Transporte público no Brasil: organização e implantação de corredores de ônibus. In: *Revista dos Transportes Públicos*. São Paulo, ano 31, nº. 118, pp. 73-95.

— . 2002. Sociedade, mobilidade e equidade na RMSP. 2002. In: *Revista dos Transportes Públicos*. São Paulo, ano 24, nº. 94, PP. 7-33.

VENDRAMINI, Paula, R. da R. Jorge. A participação em conselhos como instrumento de gestão municipal. Tese de Doutorado, Faculdade de Saúde Pública - USP, São Paulo, 2010.

WORDATLAS. 2010. Disponível em: <<http://www.worldatlas.com/citypops.htm>>. Acesso em: março, 2012.