



Mobilidade Urbana: o caminhar pela cidade de São Paulo

DEGREAS, Helena Napoleon (1); KANEKO, Rafaella Ayumi (2), LEITE, Gabriela Racciatti (3)

(1) FIAM-FAAM Centro Universitário; Mestrado Profissional Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano;

Professora Titular; São Paulo, SP; helenadegreas@uol.com.br

(2) Curso de Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário; Aluno do PIVIC Programa Institucional

Voluntário de Iniciação Científica; São Paulo, SP; rafaella.kaneko@yahoo.com.br

(3) Curso de Arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário; Aluno do PIVIC Programa Institucional

Voluntário de Iniciação Científica; São Paulo, SP; gabrielaracciatti@hotmail.com

RESUMO

Este artigo descreverá alguns resultados e reflexões parciais das pesquisas de iniciação científica do Núcleo de Pesquisas Sistemas de Espaços Livres vinculadas ao Curso de arquitetura e Urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário. Nele, será abordada a influência do “*new urbanism*”, modelo urbanístico surgido nos Estados Unidos e sua aplicação prática na produção de espaços livres públicos urbanos para pedestres em dois planos de mobilidade urbana: *Sustainable Streets: 2013 and beyond* realizado pelo *New York City Department of Transportation* e o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP de 2015 da secretaria de transportes do município de São Paulo.

Palavras-chave: mobilidade urbana; espaços livres; novo urbanismo; calçadas;

Urban Mobility Plans: walk through the city of São Paulo

ABSTRACT

This article will describe partial results of academic undergraduate research program headed by the Open Spaces System Research Group based on FIAM-FAAM Centro Universitário. It will be addresses the influence of “*new Urbanism*” concept, urban planning model emerged in The United States and its practical application on urban open spaces production to pedestrians between two Urban Mobility Plans - The Sustainable Streets: 2013 and beyond proposed by New York City Department of Transportation and the *Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP de 2015* conceived by São Paulo’s Department of transportation.

Key-words: Urban mobility; Open spaces; New urbanism; Side-walks;





1. Novo urbanismo americano: por uma cidade para pessoas

1.1. Surgimento: princípios e objetivos

Realizado em 1993, o I Congresso do novo Urbanismo reuniu cento e setenta profissionais de diversos campos de atuação que difundiu os princípios de requalificação de bairros, ruas, quarteirões, calçadas – espaços públicos e que tinham por objetivo criar projetos de cidade com foco na escala do pedestre e da comunidade. Seus principais representantes foram Andres Duany, Elizabeth Plater Zyberk e Peter Calthorpe. Tahchieva (2002) Diretora de Planejamento Urbano do Escritório Duany Plater Zyberk & Company discorre em sua entrevista sobre os princípios tradicionais de planejamento adotados por esse movimento que, de certa forma, nasceu da reação contra o espraiamento das cidades americanas que ocorreu após a segunda guerra e que privilegiou um urbanismo rodoviarista. Atuando em todas as escalas urbanas, suas propostas promovem projetos de reurbanização que requalificam e dão novo estímulo ao desenvolvimento econômico local de regiões centrais influenciando com sua postura abrangente e multidisciplinar as áreas do planejamento urbano, da arquitetura e da gestão pública das cidades. Seus principais objetivos estão caracterizados na construção de cidades com diversidade de edificações ou ainda, tipos habitacionais, que atendam pessoas de diversas idades, composições familiares e rendas; variedade no uso e de serviços e comércios urbanos como escolas, lojas e outros destinos próximos alcançáveis a pé, de bicicleta ou transporte coletivo; priorizar a esfera de vida pública, definindo espaços de cotidiano de vida no projeto da cidade, com quadras, calçadas, passeios e edificações na escala humana.

Em 1996, é divulgado um documento de referência das discussões ocorridas no Congresso. Trata-se da Carta do Novo Urbanismo que, com um total de 27 princípios, permite a compreensão da do novo olhar para o projeto das cidades americanas contemporâneas. Os princípios estão divididos em três escalas de abrangência. São elas:

- . A região: metrópole, cidade e vila que, na tradução de MACEDO (2007), é entendida por cidade grande e média (*city*) e pequena (*town*) e que contempla os princípios de 1 a 9.
- . A vizinhança (*neighborhood*), ao bairro (*district*, setor caracterizado por uma centralidade, por exemplo, área histórica, portuária, cidade universitária, etc.) e ao corredor (*corridor*) contemplando os princípios de 10 a 17.





. O quarteirão, a rua e o edifício que contemplam os princípios de 19 a 27.

No seu princípio 8, a carta do novo urbanismo trata da necessidade de organização física da região que deve basear-se numa infraestrutura de alternativas para o sistema de transportes dentre eles os transportes coletivos e os não motorizados como o de pedestres e bicicletas que podem melhorar o acesso e a mobilidade na região com a redução da dependência do automóvel. O princípio da mobilidade está construído no tripé acima descrito ou ainda, à produção de uma cidade compacta e completa quanto a existência de equipamentos públicos relacionados a habitação, saúde e trabalho. Aplica-se às cidades americanas que, de cidades subúrbio dormitórios articuladas por setores monofuncionais (como *shoppings centers*) acessíveis apenas por automóvel a partir dos núcleos residenciais, devem passar por processo de revitalização pela criação de espaços para atividades diversificadas acessíveis por integração com sistemas de transporte coletivos ou pequenas viagens por modos não motorizados.

1.2. *Walkability*: cidades projetadas para o caminhar

O Novo Urbanismo traz consigo os princípios do *Tradicional Urbanism* ou ainda, o urbanismo que fundamenta suas políticas, ações e projetos objetivando a constituição de comunidades de vizinhança. Tão importante é a abordagem contemporânea do conceito de vizinhança e do projeto urbano voltado à escala do olhar e caminhar, que o termo foi substituído pelo conceito *Walkable Urbanism* para atender as questões vinculadas à escala do pedestre e de suas necessidades. O caminhar é entendido para além dos passeios públicos e calçadas. O ato de deslocar-se de um lugar a outro não ocorre exclusivamente no tipo espacial conhecido como calçadas. A partir dessa premissa, o urbanismo contemporâneo passa a projetar em busca da qualidade do caminhar e ao deslocamento voltado ao pedestre quer seja a pé, por meio do uso de tecnologias assistivas ou por meios não motorizados.

Paralelamente ao novo urbanismo voltado à escala do pedestre, surge um novo termo e proposta: o *Placemaking* que define um processo de planejamento, projeto e gestão de espaços públicos significativos para as comunidades que os usam. O projeto viabiliza a criação de espaços para uso do cidadão a partir de programas de necessidades identificados pela comunidade usuária, considerando questões de conforto, segurança e detalhamento vistos na escala do pedestre em qualquer horário do dia ou da noite. Criado por Jane Jacobs nos anos 1960, o termo foi incorporado por arquitetos e urbanistas, paisagistas e planejadores urbanos nos anos 1970 nos Estados Unidos.



XI COLÓQUIO QUAPA SEL – QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL
SALVADOR – BAHIA - UFBA



Projetar espaços com valor de apropriação pública significa a adoção do processo de criação de praças, parques, jardins, ruas, logradouros públicos que tenham a capacidade de atrair pessoas por seu alto grau de interesse, conforto, diversão e entretenimento.

A diferença entre o planejamento urbano moderno e o novo urbanismo reside na coordenação, participação e realização dos projetos por meio do envolvimento de múltiplos agentes produtores do espaço que incluem planejadores urbanos, engenheiros de tráfego, arquitetos, técnicos diversos, comerciantes, prestadores de serviços e membros da comunidade local sejam eles organizados formalmente por meio de ONGs, por exemplo, sejam atores individuais. A abordagem participativa destes diversos agentes exige um método de diagnóstico e projeto diferenciado para que possa atender as diversas demandas. Em 2011, a UN- HABITAT e a organização denominada *Project for Public Spaces - PPS* firmaram uma parceria com o objetivo de desenvolver um método para desenvolvimento de projetos urbanos baseados no conceito de *placemaking* direcionado para planejadores, designers, ativistas comunitários e outros líderes cívicos. Visando a melhoria da qualidade dos espaços públicos das cidades e comunidades, foram lançados objetivos, a saber:

- . Melhorar as ruas como espaços públicos;
- . Criar praças e parques voltados a múltiplas atividades.
- . Fomentar a economia local através de mercados públicos;
- . Conectar a agenda de saúde pública com a agenda de espaços públicos;
- . Reinventar o planejamento comunitário;
- . Criar uma agenda para o Espaço Público, gerida não apenas pelos atores institucionais, mas também pelas comunidades locais e organizações sociais diversas avaliando conjuntamente a qualidade de seus espaços públicos;
- . Reestruturar o Governo para potencializar os espaços públicos;

A partir destes princípios, os objetivos e estratégias traçados para o projeto dos espaços destinados ao pedestre e que estão vinculados ao sistema viário, ou seja, às ruas e aos locais por onde o caminhar ocorre, devem prever:

- . Aumento da segurança e o acesso para todos os usuários;
- . Incentivo a locomoção a pé, por bicicletas e uso de transporte coletivo;



XI COLÓQUIO QUAPA SEL – QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL
SALVADOR – BAHIA - UFBA



- . Incentivo as empresas e a economia local;
- . Criação de espaços públicos agradáveis para a vida pública comunitária.

No Brasil, a Organização Cidade Ativa é um exemplo prático da aplicação do método de trabalho denominado *Active Design*. É uma equipe multidisciplinar que conta com o trabalho e experiência de profissionais nas áreas de saúde, arquitetura, desenho e planejamento urbano. Discutem sobre o impacto que o planejamento urbano e a arquitetura das edificações exercem sobre estilos de vida e sobre a saúde pública. Seus projetos incluem a intervenção física em edificações e espaços públicos, engajando comunidades em processos participativos na elaboração de diagnósticos bem como na colaboração para projetos urbanos incorporando diretrizes para promoção de estilo de vida ativo, saudável e realizado por meio de transportes não motorizados em associação aos transportes públicos. Uma das principais ferramentas de pesquisa é o “Safari Urbano” e que utiliza metodologia "*Active Design: Shaping the Sidewalk Experience*"¹.

2. O Plano de Mobilidade Urbana de Nova Iorque - *Sustainable Streets: 2013 and Beyond*

Entre 2007 e 2013, a ex-secretária de transportes de Nova Iorque Janette Sadik-Khan supervisionou uma série de projetos inovadores criados a partir do plano de Mobilidade Urbana da cidade. Ampliando as possibilidades de locomoção por meios de transporte não motorizados, foi responsável pela criação de mais de 60 novos espaços de convivência, sete rotas exclusivas de serviço de ônibus e pela implantação de um programa de compartilhamento de bicicletas dos Estados Unidos além de 600 km de pistas cicláveis como infraestrutura. Na gestão do prefeito Michael Bloomberg foram realizados mais de dois mil encontros anuais envolvendo diferentes produtores e atores do espaço urbano com o propósito de discutir projetos de intervenção local. Esses diálogos resultaram num plano de mobilidade que incorporou em sua formulação propostas para atender pedestres, ciclistas, usuários de transportes públicos e particulares. O material aqui apresentado ficará restrito ao tema mobilidade

¹ Para conhecer um pouco mais sobre a metodologia aplicada para o desenvolvimento de pesquisas participativas, o grupo aplica formulários construídos pela organização junto às comunidades extraindo as informações necessárias dos diversos agentes produtores do espaço urbano para fins de elaboração de diagnóstico e projetos que atendam tanto aos princípios do active design quanto às demandas locais. Cidade Ativa: Formulário de pesquisa. Disponível em: http://media.wix.com/ugd/7c3bc5_42f0312d5ae748b0b8413194e042852d.pdf Acesso: 20 de junho de 2016.



XI COLÓQUIO QUAPA SEL – QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL
SALVADOR – BAHIA - UFBA



do pedestre. As propostas apresentadas no plano da secretaria de transportes nova-iorquinas dividem-se em categorias de propostas. São elas:

. *NYC Safer Streets* ou ainda um programa que visa à criação de ruas como ambientes mais seguros para o pedestre. O programa divide-se em ações que pretendem reduzir por meio do estreitamento do sistema viário, criação de lombadas, sinalizações, espaços compartilhados, iluminação para pedestre e inclusão de mobiliário e demais elementos físicos que compõem o desenho urbano, a redução da velocidade dos veículos para atender as necessidades da população infantil, de idosos, das rotas que levam para áreas escolares e da população com algum tipo de deficiência funcional do corpo ou do intelecto. Juntamente com o programa, um manual de boas práticas de projeto acrescido de exemplos de aplicação de cada proposta².

. *New York Plaza Program* ou ainda, o redesenho de espaços destinados ao sistema de circulação de veículos e também o uso de áreas residuais de glebas e viário para a implantação de novos espaços para a população.

O exemplo anteriormente apresentado da ex-secretária de transportes da prefeitura de Nova Iorque na gestão do prefeito Michael Bloomberg, Jannete Sadik-Khan apresenta resultados que vem da aplicação de metodologias de trabalho diferenciadas para cada um dos agentes produtores do espaço associadas a construção de indicadores quantitativos e qualitativos com foco em eficiência e eficácia na produção de resultados. Em sua gestão, a adoção de princípios de projeto urbano voltados para o pedestre e à mobilidade não motorizada foi responsável na construção de boas práticas de projeto urbano responsáveis pela geração de novos tipos espaciais adequados às demandas até então não atendidas pelos tipos espaciais: praças, parques e calçadas ou por seus usos tradicionais, definindo novos tipos espaciais urbanos, em lugares que demandem requalificação e que distem cerca de dez minutos a pé da comunidade solicitada. Uma visita ao *site* eletrônico da secretaria de transportes da prefeitura de Nova Iorque aponta novos tipos espaciais muitas vezes sem nomenclatura formal. Embora denominados de *plazas*, *street plazas*, *interim plazas*, *one day plazas* e *permanent plazas*, são espaços originados das necessidades das comunidades de bairro e que atendem a necessidades

² NYC DOT. Pedestrians: Traffic Calming Design Guidelines Disponível:
<http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/traffic-calming.shtml> Acesso: 21 de junho de 2016.



XI COLÓQUIO QUAPA SEL – QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL
SALVADOR – BAHIA - UFBA



diversas vinculadas a frequência de uso e possibilidades de apropriação sem um programa pré-definido.

Na regulamentação do plano, são elegíveis as propostas que se enquadrem no plano de Desenvolvimento de novos espaços públicos que é denominado *NYC Plaza Program* e que sejam o resultado do trabalho conjunto entre ONGs, que são as responsáveis pelos planos, projetos, memoriais descritivos e financeiros para a construção, gestão e manutenção comunitária dos novos espaços e a comunidade solicitante para transformar ruas sem qualificação espacial adequada em espaços públicos apropriados pela população. Regulamenta, portanto, a participação, projeto e construção dos espaços públicos propostos pelos atores produtores do espaço urbano e as responsabilidades dos envolvidos na constituição e apropriação destes espaços. As propostas deverão conter as formas de funcionamento, gestão e manutenção destes espaços como praças públicas³.

3. O Plano Diretor de São Paulo e a Rede de Espaços Públicos: uma nova proposta

Em pesquisa realizada no endereço eletrônico da prefeitura do município de São Paulo, os espaços públicos são tratados como rede, ou ainda, elementos que se estruturam, organizam e se conectam espacialmente ou funcionalmente no ambiente urbano como princípio capaz de garantir a presença totalitária da população sobre o espaço público. A novidade é que, diferentemente dos princípios de atendimento da população por meio da distribuição igualitária de praças, parques e demais espaços livres públicos destinados à recreação e ao lazer, o conceito de rede de espaços públicos trata todo e qualquer espaço público como infraestrutura urbana que permeia a cidade, dando forma e qualificando a paisagem urbana. Acrescenta que para a obtenção de tal objetivo, faz-se necessária uma renovação nas formas de uso dos espaços públicos da cidade por meio da diversificação das atividades ampliando o número de usuários e das “faixas de tempo” útil. O texto cita, ainda, alguns exemplos de ações que foram implantadas em caráter experimental tais como a implantação de sistema Wi-Fi Livre SP, o incentivo à presença de artistas e comida de rua, a rede de bicicletas

³ NYC - New York City Department of Transportation – *Sustainable Streets*. Disponível: <http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/stratplan.shtml> Acesso: 18 de junho de 2016.



XI COLÓQUIO QUAPA SEL – QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL
SALVADOR – BAHIA - UFBA



compartilhada com a instalação de paraciclos além do decreto que cria e regulamenta a instalação dos *parklets* e *pocket parks*.

As primeiras propostas que se assemelham a uma espécie de “Urbanismo experimental institucional” realizado pela prefeitura municipal desde 2013 apresentam projetos implantados em caráter de avaliação – projetos piloto, que se bem avaliados em sua eficácia pela população, permitiriam a sua adoção em caráter permanente. Apesar do texto oficial apresentado no endereço eletrônico da PMSP afirmar que

“... A aprovação de mais de 90% da população sobre a renovação dos lugares reafirma a eficácia dos instrumentos de projeto e gestão sobre os espaços públicos, permitindo uma grande assertividade nas propostas que virão gerar transformações físicas efetivas...” (Rede de Espaços Públicos, 2016, Disponível: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-espacos-publicos/> Acesso: 18 de junho de 2016)

Nenhuma pesquisa ou método de análise foi formalmente apresentado no mesmo sitio eletrônico inviabilizando a análise de dados quantitativos ou qualitativos dos projetos experimentais. A despeito das iniciativas institucionais, os critérios de escolha dos locais bem como a demanda por novas formas de uso do espaço público são desconhecidos da população, ou seja, não se adequam aos critérios do urbanismo “experimental” ou de “*placemaking*” adotado pelos princípios de projeto urbano do *new urbanism*. As consultas às comunidades na escala local de planejamento e projeto urbano não foram encontradas no endereço eletrônico da Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP bem como diagnósticos e avaliações posteriores que justificam as intervenções aplicadas pela prefeitura. Embora o Plano Diretor do Município de São Paulo cite como princípio de projeto urbano a adoção do critério de construção de uma Rede de Espaços Públicos, o PlanMob SP/2015 descreve prioritariamente a necessidade de manutenção das calçadas da cidade destacando a precariedade daquelas existentes em áreas de periféricas. Destaca também a importância da manutenção das praças e parques urbanos apenas. O texto não se refere à adoção do critério de “rede de espaços públicos” como conceito fundamental para a constituição de espaços de caminhabilidade urbana conectados física e funcionalmente, por exemplo. Trata de rede de mobilidade como circulação de pessoas, transportes



XI COLÓQUIO QUAPA SEL – QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL
SALVADOR – BAHIA - UFBA



diversos e infraestrutura urbana de forma fragmentada reduzindo a mobilidade a pé ao atendimento da legislação de calçadas e a ações destinadas a sua manutenção⁴.

4. O PlanMob SP/2015: o caminhar como Sistema de Circulação de Pedestres

O Decreto 56.834 de 24 de fevereiro de 2016 que institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP de 2015 foi elaborado para atender a determinação do artigo 24, § 1º da Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU). Trata-se de instrumento da política de desenvolvimento urbano que tem por objetivo a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município de modo a contribuir para o desenvolvimento urbano por meio do planejamento e a gestão democrática do sistema nacional de mobilidade urbana estabelecendo nos artigos 16 aos 18, as responsabilidades das três esferas de governo na solução dos problemas de mobilidade urbana. O plano foi elaborado pela Secretaria de Transportes da Prefeitura do Município de São Paulo entre 2013 e 2015 e coordena os planos de transporte e circulação incorporando a produção acadêmica recente bem como as demandas produzidas pela sociedade civil organizada (PlanMob SP/2015 pag.8). Prioriza o uso do espaço viário urbano pelo transporte público coletivo, transporte ativo (o uso da expressão não fica claro no corpo do texto) e deslocamentos a pé contextualizando, este último como prioritário dentre os demais.

A Região Metropolitana de São Paulo – RMSP (Figura 1) tem cerca de 20 milhões de habitantes, divididos em 39 municípios e ocupando uma área urbanizada superior a 2.200 km² e seu Produto Interno Bruto – PIB atingiu R\$ 786,5 bilhões em 2012, o que corresponde a algo em torno de 19% do PIB brasileiro. Desde os anos 1950, as políticas federais, estaduais e municipais relativas ao transporte urbano bem como de produção econômica sofreram forte incentivo fiscal para a produção e venda de automóveis e, portanto, para a construção de sistema viário para a fluidez e escoamento desse modal de transporte. Adequando-se às políticas públicas de transporte, as políticas municipais de planejamento do espaço urbano passaram a propor alterações e adequações para atender em seu

⁴ A Lei Municipal nº 15.422/2011 estabelece que a manutenção das vias do sistema viário estrutural da cidade e aquelas identificadas pela administração municipal como prioritárias para a recuperação das calçadas, no âmbito do Programa Emergencial de Calçadas – PEC são de responsabilidade da prefeitura, enquanto que as calçadas das vias coletoras e locais são de responsabilidade dos proprietários dos imóveis lindeiros.



XI COLÓQUIO QUAPA SEL – QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL
SALVADOR – BAHIA - UFBA



espaço físico, aos deslocamentos viários realizados por meio de transporte de veículos particulares e coletivos adotando os princípios da engenharia de tráfego.

9. Síntese das Propostas do PlanMob SP/2015

TRANSPORTE ATIVO								
	2015	2016	2017	2018	2020	2024	2028	
Bicicletas	300 km de infraestrutura cicloviária	130 km de estrutura cicloviária. Implantar estrutura cicloviária em 05 pontes, 03 viadutos, 05 passarelas. Construir 02 pontes para ciclistas e pedestres e 4.000 paraciclos. Cobertura de 20% do território com Sistema de compartilhamento.					850 km de estrutura cicloviária. Construir 11 pontes para bikes. Bicicletários nos novos Terminais e 1 bicicletário por subprefeitura. Implantar estrutura cicloviária em 06 pontes, 17 viadutos, 02 passarelas de nível, 11 passarelas em escadas e 11 em rampas. Cobertura de 60% do território com Sistema de compartilhamento.	450 km de estrutura cicloviária. Bicicletários em todos os terminais de transportes. Implantar estrutura cicloviária em 05 pontes, 11 viadutos, 02 passarelas de nível, 07 passarelas em escadas e 16 em rampas. Construir 01 ponte nova e adequar 04 passagens subterrâneas. Cobertura de 100% do território com Sistema de compartilhamento.
Pedestres		Estudo de novo arranjo institucional para gestão de calçadas. Adotar PEC.	250.000 m ² de novas calçadas. Novo setor de gerenciamento da mobilidade a pé.	250.000m ² de novas calçadas. Finalizar pesquisas. Rever critérios de prioridade de reforma e construção.	250.000m ² de novas calçadas. Altinger 100% de adaptação dos próprios municipais ao desenho universal.	250.000m ² de novas calçadas. Avaliação dos resultados e reformulação de metas.	250.000m ² de novas calçadas.	

Figura 01: Proposta do PlanMob SP/2015 para o Transporte Ativo. PlanMob SP/2015. Ano.

As propostas para a mobilidade urbana serão elencadas destacando aquelas vinculadas à mobilidade não motorizada e o meio de participação determinado pelo PlanMob SP/2015 da população:

. Transporte Ativo: citado diversas vezes no PlanMob SP/ 2015, o conceito de transporte ativo não aparece no glossário embora esteja vinculado a locomoção realizada a pé e de bicicleta. Excetuando pesquisas realizadas no âmbito da fisiologia e biologia humana, encontramos menção sobre Transporte Ativo em *Human Powered Transport* que se refere ao transporte de pessoas e bens que se utilizam da força proveniente do corpo humano. Nele podem ser incluídos os seguintes modais: andar a pé, correr, nadar, escalar, locomover-se com esquis, patinetes, skates, bicicletas, patins, pedalinhas, aeronaves de pequeno porte, submarinos ou qualquer outro equipamento que utilize a força humana para a locomoção, ou seja, meio não motorizado. Não há menção sobre o tipo de ação, plano ou meta a cumprir nessa proposta.

. Sistema de Circulação de Pedestres: Trata do deslocamento a pé como uma necessidade básica do ser humano defendendo a priorização da garantia de liberdade do munícipe sair de seu local e



XI COLÓQUIO QUAPA SEL – QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL
SALVADOR – BAHIA - UFBA



caminhar livremente de maneira segura e desimpedida independente do motivo ou de sua condição social ou econômica, física, sensorial ou intelectual destacando a caminhada como um dos modos de realização das viagens urbanas. Destaca ainda que o respeito ao Código Brasileiro de Trânsito – CTB provendo a cidade de calçadas e outros espaços para o deslocamento a pé permitirão a realização com qualidade e segurança, respeitando o direito básico do cidadão. Ao tratar da infraestrutura necessária para atender ao “Transporte Ativo”, cita a necessidade de desenvolver projetos acessíveis a pessoas com deficiências pela utilização dos princípios de Desenho Universal.

. Participação e Controle social: a participação da sociedade quando ocorre por meio do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito - CMTT cuja agenda e pauta de reuniões podem ter relação parcial ou exclusiva com temas inerentes ao PlanMob SP/2015. A participação popular também pode ocorrer por meio de audiências e consultas públicas que tem por intuito aprofundar enfoques temáticos ou regionais inerentes ao plano. Conclui-se que assuntos de caráter local vinculadas ao conceito de *placemking* ou de produção de espaços urbanos em caráter de rede de espaços públicos associados ao conceito de *walkability*, não foram discutidos ou propostos no plano. A representatividade local ou o atendimento das reivindicações locais é feito pelo CMTT e tão somente a assuntos vinculados aos temas abordados no PlanMob SP/2015. O texto acrescenta ainda que

No âmbito da democracia representativa, inerente ao Poder Legislativo, pode ser realizada a participação e o controle social de tal forma que o poder Executivo disponibilize as informações à Câmara de Vereadores, que por meio de suas comissões permanentes e desenvolva os processos legislativos pertinentes (PLANMOB, 2015, pag. 174).

- . Transporte Coletivo Privado
- . Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros
- . Logística e Transporte de Carga
- . Sistema Viário
- . Gerenciamento dos Estacionamentos no Município de São Paulo
- . Gestão Ambiental
- . Transporte metropolitano

Destacam-se as seguintes metas específicas para pedestres e acessibilidade nas calçadas até 2015:



XI COLÓQUIO QUAPA SEL – QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL
SALVADOR – BAHIA - UFBA



- . Instituir até primeiro semestre de 2016, Grupo Executivo Inter secretarial para discutir e definir novo arranjo institucional para responder pela construção, reforma, adequação e regularização de calçadas, bem como pela consolidação de uma rede de circulação de pedestres;
- . Adotar o Plano Emergencial de Calçadas – PEC como programa de ação para reforma, construção e adequação de calçadas na cidade.
- . Adotar a meta de construção, reforma e adequação de 250.000m² de calçadas por ano até 2028.
- . Planejar a primeira pesquisa da cidade com foco nos deslocamentos a pé a ser repetida periodicamente, com o objetivo de fornecer subsídios para planejar a estruturação de uma rede de circulação para pedestres. A pesquisa deverá abranger a caracterização da infraestrutura, o perfil socioeconômico dos usuários e as características das viagens. (PLANMOB, 2015, pag. 115)

5. Algumas Reflexões

Os dois planos descritos *Sustainable Streets: 2013 and Beyond* e o PlanMob/2015 apresentaram concepções distintas sobre o papel da mobilidade urbana na qualidade de vida da população e, por essa razão, a conceituação, objetivos e metas dos dois planos de mobilidade são distintos. O primeiro prioriza a mobilidade não motorizada não apenas como o deslocamento da população nas cidades, mas também trata de questões de desenho urbano apresentando propostas de “retrofit” de sistemas viários de espaços projetados para a escala de movimento e tempo do transporte motorizado seja ele individual seja ele coletivo. Ainda nesse plano, o espaço resultante ou os espaços que acomodam a locomoção do transporte motorizado é de responsabilidade da secretaria de transportes de Nova Iorque. As várias entrevistas e diálogos da secretária Jannete Sadik-Khan resultaram em experiências sociais e espaciais que criaram novas formas de gestão do espaço urbano social vinculado ao dia a dia de locomoção do pedestre. Se até então apenas *squares, plazas e pocket parks* existiam, vários outros tipos espaciais surgiram a partir da inclusão dos novos atores urbanos: *street plazas, parklets*, novos mobiliários urbanos, a questão do fechamento parcial de espaços públicos para fins de uso do cidadão associados ao projeto de arquiteturas efêmeras entre outros surgiram atrelados ao conceito de caminhabilidade em ambientes urbanos com taxas de construção e adensamento altas. Quanto ao



XI COLÓQUIO QUAPA SEL – QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL
SALVADOR – BAHIA - UFBA



método de intervenção espacial utilizado pela prefeitura municipal na implantação de seus planos: a pesquisa apontou que todos os instrumentos participativos criados encontram-se no portal São Paulo Aberta e preveem a participação popular por meio de vários instrumentos previstos no Capítulo IV da Lei No 10.257, de 10 de julho de 2001.

A realização do PlanMob SP/2015 da cidade de São Paulo previu a participação da população por meio de dois instrumentos a saber:

- I – Do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT: é a instância que propicia a participação e o controle social da ação da mobilidade na cidade de São Paulo. Foi constituído por decreto (54.058/01/07/2013) e é formado por representantes do poder público, operadores dos serviços e usuários. Os dois primeiros grupos são constituídos a partir de indicação dos órgãos públicos e das entidades representativas dos setores. Os usuários são eleitos, sendo cinco membros que representam geograficamente a cidade e dez que representam os temas ligados ao trânsito e transporte.
- II – De audiências e consultas públicas presenciais e eletrônicas que tem por objetivo viabilizar a participação da população na proposição de diretrizes destinadas ao planejamento e à aplicação dos recursos orçamentários destinados à melhoria da mobilidade urbana;

Paralelamente, o texto preliminar também foi apresentado aos conselheiros participativos XXX da região central da cidade por meio de reunião. Da participação dos representantes envolvidos, foi elaborado o PlanMob SP/2015. A participação e o engajamento das comunidades em processos participativos na elaboração de intervenções físicas em áreas públicas por meio do projeto invertem uma das lógicas de construção das cidades pelo poder público. Ao invés de trabalhar com a ideia de projetos urbanos implantados a partir da intervenção direta do poder público, as intervenções passam a desenvolver-se a partir de novas estratégias em que a construção dos lugares de vida da população e da cidade ocorrem a partir da experiência compartilhada e da colaboração. A partir dessa postura, os lugares são vistos como bens públicos que resguardam valores locais cabendo aos profissionais envolvidos nos projetos, a execução de soluções espaciais que podem promover as mudanças desejadas pelas comunidades envolvidas.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS



XI COLÓQUIO QUAPA SEL – QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL
SALVADOR – BAHIA - UFBA



BRASIL (2012). Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012: institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Brasília: Presidência da República.

BRASIL (2015). Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016: institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo.

Cidade Ativa: Escadaria no Jardim Ângela será reformada em ação colaborativa. Disponível: <http://www.cidadeativa.org.br/#!Escadaria-no-Jardim-Ângela-será-reformada-em-ação-colaborativa/c1na6/574f1e380cf2c85df84cecee> Acesso: 22 de julho de 2016.

Cidade Ativa: Formulário de pesquisa Active Design. *Shaping the Sidewalk Experience*. Disponível em: http://media.wix.com/ugd/7c3bc5_42f0312d5ae748b0b8413194e042852d.pdf Acesso: 20.06.2016.

CNU (1996) Congresso do Novo Urbanismo. *A Carta do Novo Urbanismo*. Disponível: https://www.cnu.org/sites/default/files/cnucharter_portuguese.pdf Acesso: 13.06.2016.

IRAZÁBAL, Clara. *Da carta de Atenas à carta do novo urbanismo. Qual seu significado para a América Latina?* Arquitectos nº 019.3. São Paulo, Portal Vitruvius, dez. 2001 http://www.vitruvius.com.br/arquitectos/arq019/arq019_03.asp Acesso: 18 de junho de 2016.

KEITH, Trevor; DEL RIO, Vicente. *“New urbanism, dependência do automóvel, senso de comunidade. Um estudo comparativo de dois conjuntos residenciais na Califórnia”*. Arquitectos nº 042, Texto Especial nº 201. São Paulo, Portal Vitruvius. Disponível: <http://www.vitruvius.com.br/arquitectos/arq000/esp201.asp> Acesso: 18 de junho de 2016.

LARA, Fernando. *“Admirável urbanismo novo”*. Arquitectos nº 009, Texto Especial nº 056. São Paulo, P MACEDO, Adilson Costa. *“A Carta do Novo Urbanismo norte-americano”*. Arquitectos nº 082.03. São Paulo, Portal Vitruvius, mar. 2007 fev. 2001 Disponível: <http://www.vitruvius.com.br/arquitectos/arq000/esp056.asp> Acesso: 19 de junho de 2016.

NYC - New York City Department of Transportation – Sustainable Streets: 2013 and Beyond. Disponível: <http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/stratplan.shtml> Acesso: 18 de junho de 2016.

PMSP - Prefeitura do Município de São Paulo: gestão urbana SP. Rede de Espaços Públicos. Disponível: <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-espacos-publicos/> Acesso: 18 de junho de 2016.

