

A MOBILIDADE URBANA NA ZONA LESTE DA CIDADE DE SÃO PAULO SEGUNDO O PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO DE SÃO PAULO DE 2014

Nathalie Gentil Zago (IC) e Viviane Manzione Rubio (Orientadora)

Apoio: PIBIC Mackenzie

Resumo:

O presente artigo discute a mobilidade urbana vista por meio dos planos que foram elaborados para a cidade de São Paulo desde o início de sua formação. O período compreende os anos de 1860 a 2014, aqueles que foram aplicados e qual o reflexo sobre o território da cidade. Busca-se destacar o contexto, as diretrizes e as justificativas com relação à mobilidade e sistema viário para compreender sua dinâmica. Apresenta-se a Política Nacional de Mobilidade e o Plano para a cidade de São Paulo, indicando como e se foram abordados os aspectos específicos e quais os parâmetros inseridos no Plano Diretor atual. Entende-se que o Plano Diretor Estratégico de 2014 é um instrumento da aplicação do plano e política de mobilidade. A partir da análise dos planos desde o início da formação da cidade foi possível identificar que a Zona Leste é uma região com diversos conflitos relacionados à mobilidade urbana, a qual interfere na qualidade de vida dos cidadãos, em especial por gerar espaços de vulnerabilidade social, e que refletem na vida da cidade como um todo. Entende-se ser fundamental entender como o Plano Diretor Estratégico pode alterar a dinâmica da região e modificar o cenário atual.

Palavras-chave: Mobilidade, Plano Diretor, Zona Leste de São Paulo

Abstract:

This present article discuss urban mobility seen through the plans elaborated to the city of São Paulo since the beginning of its formation. The period comprehends since 1860 until 2014, the ones that were applied and its reflection to the city's territory. The aim is to highlight the context, the guidelines and the justifications regards to mobility and road system to understand its dynamics. It presents the National Mobility Policy e the Plan to the city of São Paulo, indicating how and if specific aspects were addressed and which parameters were inserted to the current Master Plan. Understanding that the Strategic Master Plan 2014 is an instrument that applies the Mobility Plan and Policy. From the plans analysis since the begging of the city's formation it was possible to identify that the East Zone is a region with many conflicts related to urban mobility, which interferes in the citizen's quality of life, especially when it generated social vulnerability spaces and reflect on the city as a whole. It is understood to be fundamental to comprehend how the Strategic Master Plan can change the region dynamics e modify the current scenario.

Keywords: Mobility, Master Plan, East Zone of São Paulo ;

Introdução

A presente pesquisa pretende estudar os conflitos existentes na Zona Leste relacionados com a mobilidade urbana. Diante da diversidade destes conflitos, o fluxo intenso de pessoas provocado pelos deslocamentos em direção ao polo empresarial da Zona Sul, comparado às demais Zonas do município, é um dos pontos a serem discutidos.

Pretende-se avaliar se as propostas do Plano Diretor Estratégico de 2014 quanto a mobilidade urbana no eixo a ser estudado na Zona Leste na Radial Leste, entre a Rua Bresser e Avenida Salim Farah Maluf. Nota-se as problemáticas de mobilidade desta região industrial-têxtil com relação aos meios de transporte, tanto individuais como coletivos, que convergem para o acesso da via expressa, Radial Leste, para então se distribuir ao longo dos bairros da Zona Leste, durante os horários de pico neste eixo no período da manhã e tarde, obtidos pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Assim pelo método comparativo de mapas e visitação foi analisada a situação atual com o que está proposto pelo PDE.

1. São Paulo através dos planos

Neste capítulo será analisada a formação histórica de São Paulo relacionada aos planos propostos para a cidade, com objetivo de compreender como os planos desenvolvidos para a cidade refletiram na vida da cidade de São Paulo entre os anos de 1860 até 2014. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

Ao longo das décadas foram inseridos planos e estratégias para contribuir com a expansão da cidade. Porém os planos que de fato tiveram maior relevância para a cidade foram os planos aplicados. Villaça (1999) apresenta uma das definições para Plano Diretor:

“Seria um plano que, a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município e de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município, propostas estas definidas para curto, médio e longo prazos, e aprovadas por lei municipal.” (VILLAÇA, 1999)

1.1 Linha do tempo de 1860 a 2014

1860-1909

Durante o século XIX, houve a instalação das ferrovias em São Paulo e abolição da escravidão no Brasil, entre as décadas de 1860 e 1880, estes fatos proporcionaram o início do crescimento populacional da cidade. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

Para tanto foram definidas diretrizes para o desenvolvimento da cidade acompanhar e estimular o crescimento, pois um dos principais objetivos dos governantes da época era transformar a cidade em polo residencial e comercial, e atrair pessoas do interior com alto poder aquisitivo. Entre as diretrizes realizadas estão: (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

- Implantar um circuito viário em torno da cidade.
- Drenar e aterrar parcialmente a várzea do Carmo e implantar um passeio público.
- Promulgar o Código de Posturas em 1875.
- Propor melhorias urbanísticas com linhas férreas, viadutos, avenidas, galerias, túneis.

Comentário: essas obras permitiriam condições de expansão da cidade, principalmente para Norte e Leste em direção a zonas cafeeiras no interior e vale do Paraíba (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

Nessas questões, o Código de Posturas indicado tinha como proposta implantar “novos loteamentos de prestígio” na cidade, entre os anos de 1880 e 1890, em bairros e em regiões mais altas. No Vale do Anhangabaú houve a construção de um viaduto, que seguia para as áreas mais altas e a região Oeste da cidade. Essa construção contribuiu com o Código de Posturas e valorizou loteamentos em áreas mais altas. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

No entanto, em áreas próximas aos fundos de vale a população com menos recursos financeiros se instalava. Em conjunto a essa população, as ferrovias seguiam nos fundos de vale para a região Norte e Oeste, dessa forma não havia foco para conexões urbanas para a região à Leste do “triângulo histórico central”. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

Com a explosão demográfica em São Paulo no bairro central da Santa Ifigênia em 1893 com 43 mil habitantes, primeira crise sanitária e habitacional em São Paulo. Porém a Comissão Técnica de Melhoramentos criada em 1896, criou um plano geral para a cidade. Elaboraram um plano viário em 1897, que não foi executado, baseado em uma grande via perimetral e tinham como objetivo de aprimorar aspectos visuais e higiênicos para a cidade se estabelecer em condições estéticas e confortáveis. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

1910 - 1929

Na década de 1910 a região central de São Paulo se encontrava cada vez mais congestionada, enquanto a gestão Antonio Prado estava comprometida pela falta de recursos. Pelo mundo aconteciam modificações nos cenários urbanos de Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro, estas cidades inspiraram a ter melhoramentos em São Paulo. O Rio Tamanduateí passava por obras para retificação. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

Entre as diretrizes para melhoramentos havia:

- Investir na vertente Oeste da colina e liberar a área central como região comercial e de serviços.
- Criar áreas verdes, implantar dois parques, e manter edifícios do triângulo histórico e transformar o Vale do Anhangabaú pelo Plano Bouvard.
- Criar mais uma região central em volta do “triângulo” existente para descongestionar o centro comercial em estrutura viária radial e assim realizar obras fora da colina histórica para expansão urbana (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

O seguimento do automóvel atua como agente primário na cidade, logo o planejamento da cidade ocorre com implantação de vias. Antônio Prado em conjunto a Victor da Silva Freire realizaram intervenções urbanísticas em São Paulo. As obras eram realizadas principalmente na área central para seguir ao modelo agroexportador como centro de negócios e a população de baixa renda era continuamente expulsa da região central. Pela “importação” de mão-de-obra estrangeira, a nova classe trabalhadora, vilas operárias foram criadas perto das ferrovias. Assim São Paulo apresentava duas dinâmicas diferentes com bairros nobres e urbanizados na região central, enquanto nas áreas excedentes, na periferia dos nobres, instalavam-se bairros proletários e industriais. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

As iniciativas privadas renovavam a infraestrutura urbana na cidade por causa da insuficiência de receita pública diante do crescimento da cidade, dessa forma os investidores de maior poder aquisitivo inseriam infraestrutura onde convinha a eles. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

A prefeitura implanta em 1923 a Lei de Loteamentos que previa hierarquização de vias, traçados não-ortogonais das vias, previsão de áreas verdes e lotes mínimos de 300 metros quadrados. Esboçava-se propostas de conectar o Parque Dom Pedro II, projetado por Bouvard com a zona Leste, por meio de equipamentos públicos. Não foram adotadas políticas abrangentes de regulação, integração viária e provisão de equipamentos urbanos. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

1930

São Paulo passava por um rápido crescimento da cidade, e era questionado como acompanhar na questão de infraestrutura e moradia a todos. Em continuidade iniciaram obras viárias e radiais, entre elas a radial leste, e foi proposto o Plano de Avenidas. Plano encomendado ao engenheiro Ulhoa Cintra com participação do arquiteto Francisco Prestes Maia. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

Entre suas principais diretrizes havia:

- Expandir a malha urbana além do triângulo central com estrutura radial-perimetral com um circuito externo.
- Criar espaços livres e bairros industriais nas áreas excedentes ao triângulo com sistemas de parques e jardins e descentralizar o centro
- Integrar o zoneamento e sistema viário

Pelo Plano de Avenidas, houve início à integração da mobilidade urbana ao integrar o sistema viário ao zoneamento. Ao mesmo ponto que a estrutura radial influenciou o sistema viário da cidade. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

1960

No pós-regime autoritário de 1964, criaram em 1968 o Plano Urbanístico Básico (PUB), um dos primeiros planos que efetivamente se aproximava do que é um Plano Diretor. Foi publicado em 1969 na gestão do prefeito Faria Lima (1965-1969), porém houve insuficiência de receita pública diante do crescimento da cidade. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

Como diretrizes para o PUB havia a questão de:

- Incluir todos os setores da vida urbana para a cidade e “humanizar” a cidade
- Implantar malha urbana ortogonal de vias expressas, policêntricas e sistema de metrô
- Melhorar condições de moradia, serviços e equipamentos
- Integrar grupos excluídos à cidade por meio de programas de inclusão pela educação e habilitação profissional
- Basear o PUB em usos e ocupação do solo, por meio do zoneamento e densidades
- Investir em transportes coletivos
- Conter o crescimento da cidade

O foco da análise para efetivar o PUB dirigia-se pelo ponto de vista do cidadão em relação às infraestruturas viárias, em que o cidadão seria priorizado, já que até então havia prioridade ao planejamento de vias pelas propostas nos planos anteriores, sendo etapa inicial em investimento em mobilidade urbana para São Paulo. Seguiu-se padrões americanos urbanos em que se visava o automóvel em primeiro plano e padrões de baixas densidades e a cidade abrigaria diversos centros, ao invés de um principal. Nesta época iniciaram construções para Radial Leste. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

Porém em 1969 e em 1971, devido a troca de prefeitos em São Paulo, não houve aplicação do PUB. O engenheiro José Carlos Figueiredo Ferraz é nomeado o novo prefeito da cidade de São Paulo. Este apresenta o Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado

(PMDI). Em conjunto, a legislação de zoneamentos inaugurada em 1972, no zoneamento são introduzidos instrumentos legislativos de proteção aos mananciais, regulação ambiental e controle da poluição são criadas em 1975. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

As diretrizes do PMDI são colocadas como:

- Evitar ocupações nas Zonas Norte e Sul
- Investir no crescimento Leste-Oeste para proteger áreas de mananciais
- Conter crescimento urbano
- Estabelecer ocupações do uso do solo a partir do sistema viário
- Definir zonas residenciais, comerciais, serviços, com coeficientes ou densidades, industriais (Lei de Zoneamento de 1972)
- Aderir como área central as áreas de maior densidade, entre elas regiões próximas à Rua da Consolação e Avenida Paulista, e construir terminais e principais estações de metrô. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

A Lei de Zoneamento de 1972 seguiu principalmente as tendências de valorização os lotes e assim concentrar a população de alta renda da cidade na área central e na região Sudoeste. As Zonas Norte e Leste, menos privilegiadas e menos visadas pelos setores imobiliários, adotaram a Zona 2 para estas áreas. Estas Zona 2 cresceram sendo áreas predominantemente residenciais de baixa densidade com baixo coeficiente de aproveitamento. Com o limite de coeficiente de aproveitamento baixo, há diversas residências com comércios e serviços de menor porte, e estas regiões se aproximam da ideia de extensos condomínios de casa por não haver a possibilidade de transformar espaços em áreas públicas, verdes e lazer para São Paulo. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

Enquanto isto ocorria nas Zona 2, nas outras Zonas a verticalização era evidente pela quantidade de edifícios com pouco recuo entre eles. Em conjunto à expansão da cidade, os loteamentos clandestinos aconteciam. Mesmo com leis contra lotes clandestinos, a solução acontecia tornando os lotes regularizados. O zoneamento gerou diferentes formas de ocupação na cidade, sendo o nome “colcha de retalhos” propício como resultado do zoneamento e, no entanto, o sistema viário não era pensado em conjunto com o zoneamento. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

2014

Em 2014, o Plano Diretor Estratégico entrou em vigor para a cidade de São Paulo aprovado pelo Prefeito Fernando Haddad, em que a metrópole de São Paulo se apresenta com aproximadamente 11 milhões de habitantes. A cidade chegou a se desenvolver principalmente no eixo sudoeste, o qual apresenta melhor qualidade de infraestruturas com relação à mobilidade urbana. Porém às zonas Norte e Leste ainda apresentam dificuldades

neste meio, em especial para a Zona Leste. A Prefeitura de São Paulo contabilizou em 2004 cerca de 3,3 milhões de habitantes nesta Zona Leste da cidade de São Paulo, 33% do total da população paulistana (dentro apenas da metrópole). (SÃO PAULO, 2014) (SETTE, 2014)

Pelo rápido crescimento de São Paulo, houve dificuldade das gestões acompanharem os novos habitantes que se instalavam na cidade de São Paulo em implantar concomitantemente novas infraestruturas urbanas, em especial à questão da mobilidade urbana. A mobilidade urbana na região Leste da cidade apresenta diversas dificuldades tanto pelo número de pessoas que residem, como também por estas terem que se deslocar para outras regiões no eixo sudoeste para poderem trabalhar. (SÃO PAULO, 2014) (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

Como principais diretrizes o PDE apresenta:

- Aumentar o equilíbrio na vida urbana e na mobilidade urbana entre zonas e regiões vulneráveis com adição de equipamentos de transportes públicos, para obter equidade e inclusão territorial e social
- Atender às necessidades dos cidadãos para melhoria à qualidade de vida, acessibilidade com igualdade.
- Melhorar integração dos sistemas de transporte
- Contribuir com áreas de vulnerabilidade urbana para reduzir tempo de viagem diária (SÃO PAULO, 2014)

Conforme a cidade expandiu diversos conflitos foram gerados na cidade. Como observado nos Planos anteriores, esses conflitos se apresentam na questão dos congestionamentos, loteamentos clandestinos regularizados pela falta de controle sobre a expansão urbana de São Paulo. Estes afetam diretamente a qualidade de vida do cidadão, pois a cidade foi pensada para o automóvel principalmente ao invés de ser para o pedestre. Como também, pelo investimento de infraestruturas no eixo sudoeste o excedente da cidade passou a ter diversas deficiências que prejudicam a vida urbana. (SETTE, 2014)

1.2 O PDE de 2014 para São Paulo e a mobilidade urbana

O Ministério das cidades – Midades recém-criado ao observar a problemática no âmbito do transporte e da mobilidade em muitas cidades brasileiras elabora em 2004 a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana foi criada com objetivo de associar políticas urbanas por meio da configuração territorial que a cidade possuía. Este Ministério congrega as políticas públicas de transporte urbano composto por diversos órgãos com o objetivo de

consolidar a Política de Mobilidade Urbana Sustentável, baseado na PNMU (Política Nacional de Mobilidade Urbana, 2004).

Para definir Mobilidade Urbana, será seguida a definição da PNMU:

“(...) a Mobilidade Urbana Sustentável deve ser entendida de uma forma ampla, como o resultado de um conjunto de políticas de transporte, circulação, acessibilidade e trânsito, além das demais políticas urbanas, cujo objetivo maior está em priorizar o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades, melhorando as condições gerais de deslocamento na cidade.”, (POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA, 2004)

O Plano Diretor Estratégico segue questões apresentadas na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e serviu de base para o Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo de 2015 (PLANMOB). O PLANMOB comenta sobre a ação do PDE 2014 para contribuir com o desenvolvimento sustentável pelos Eixos de Estruturação de Transformação Urbana, o qual é utilizado para promover equilíbrio e sustentabilidade no meio urbano. Como proposta há a intenção de reduzir viagens pendulares de centro-bairro e diminuir o uso do automóvel em troca do transporte coletivo. (SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, 2015)

Devido a quantidade de viagens existentes em São Paulo, o PDE 2014 sugere formar e aumentar a quantidade de espaços urbanos com serviços, emprego e lazer em proximidade a áreas defasadas de tais equipamentos. Dessa forma facilitará aos cidadãos evitarem o uso do automóvel individual ou iniciarem a utilizar mais o transporte público. (SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, 2015)

Para o PDE 2014 a mobilidade urbana é constituída por diferentes equipamentos relacionados a serviços, modos de transporte, entre outros. Por meio da melhoria da mobilidade urbana, um todo da população terá contribuições com relação a qualidade de vida urbana e diminuição de deslocamento. Assim como agirá para melhorar a área de saúde pública também será para a mitigação de mudanças climáticas, em especial a áreas em condição de vulnerabilidade social. (SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, 2015)

1.3 O Plano de Mobilidade Urbana como instrumento de diminuição da vulnerabilidade sócio espacial

Ao valorizar a mobilidade urbana, o reflexo será direto sobre o desenvolvimento urbano, uma vez que políticas de mobilidade têm como objetivo beneficiar diretamente a população usuária de transportes públicos e indiretamente toda a população agindo na dinâmica urbana proporcionando ambientes que congreguem diferentes atividades e públicos e desta forma proporcionando o equilíbrio da cidade. (BRASIL, 2004)

Para tanto, um diagnóstico foi elaborado pela PNMU, o qual indica que os setores de menor renda estão na franja externa das cidades. Durante o desenvolvimento da cidade de São Paulo, a Zona Leste era uma destas franjas e as políticas habitacionais eram “organizadas” por agentes públicos e privados. Porém estas políticas passavam a ser seguidas pela provisão de infraestrutura posterior instalação das habitações. No entanto, o método de prover infraestrutura após a instalação dos moradores é uma pratica estabelecida ao longo da história da cidade tendo como reflexo um território desequilibrado. (BRASIL, 2004)

Também se ressalta no diagnóstico este modelo de políticas habitacionais que incentivaram a implantação em massa na periferia da cidade que não possuindo infraestrutura adequada proporcionou impactos negativos na mobilidade. Por se localizarem na periferia, as distâncias a serem percorridas para os locais da cidade onde o emprego está aumenta, dessa forma sobrecarregando os sistemas de transporte públicos. Esta sobrecarga é intensa na Zona Leste relacionada às viagens centro-bairro. (BRASIL, 2004)

A dinâmica da cidade se transforma conforme novos empregos, novos residentes e novos usos são implantados, deste modo o uso do solo, circulação e transporte não devem ser compreendidos separadamente. Pois a cidade não deixa de se transformar, pelas mudanças que os cidadãos geram nos usos das edificações. Assim ocorrem diferentes necessidades de deslocamento e fluxos. (BRASIL, 2004)

A qualidade do transporte coletivo diminui na ausência de uma rede bem estruturada e integrada, que esteja adequada ao uso do solo e às necessidades de deslocamento da população. Este também influenciado pela inexistência de intermodalidade nos deslocamentos urbanos (BRASIL, 2004).

A melhoria das condições de mobilidade a para a maior parte da população tem reflexos positivos e benefícios para a economia, a cultura e para o exercício da cidadania. (BRASIL, 2004)

2. A mobilidade urbana e a região da Avenida Radial Leste entre Avenida Salim Farah Maluf e Rua Bresser

As condições de mobilidade na Zona Leste são deficientes devido a intensa movimentação de pessoas em viagens centro-bairro. A partir da argumentação apresentada pela PNMU, as condições do entorno, o uso do solo condicionam a mobilidade urbana, entende-se que o modo como o território foi ocupado naquela região condicionou a mobilidade da população residente, obrigando a intensos os deslocamentos para o trabalho e a escola. (SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, 2015)

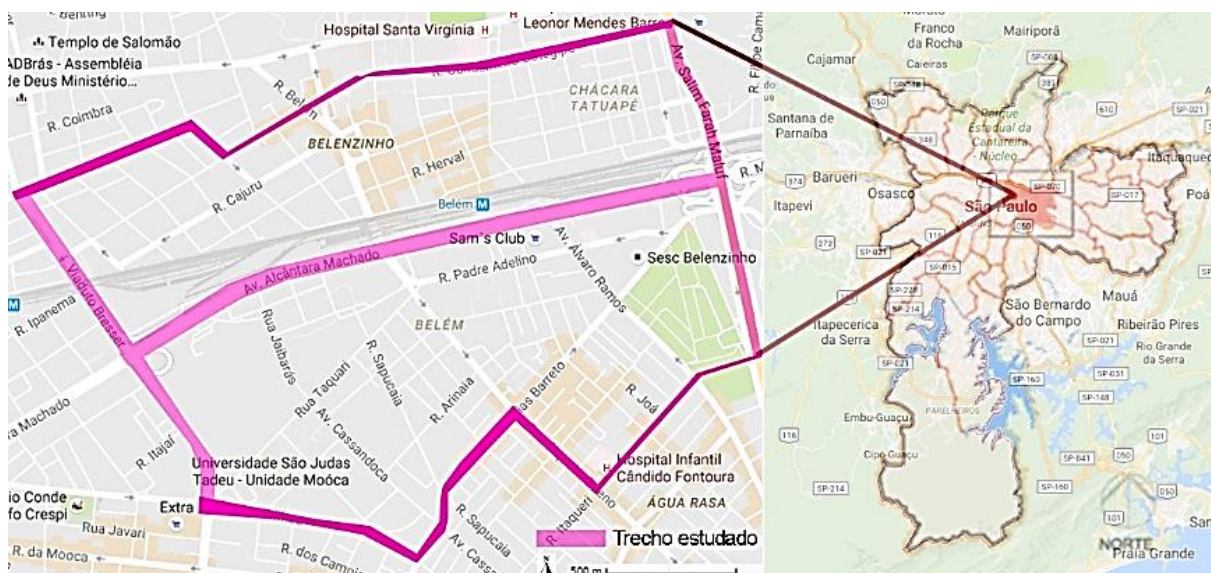
O objeto de estudo da pesquisa é a Avenida Radial Leste, no trecho entre a Avenida Salim Farah Maluf e Rua Bresser. Sua dinâmica urbana se apresenta por meio de estudos da situação presente e sua relação com o sistema de transportes na região da Radial Leste. (BRASIL, 2004)

2.1 Dinâmica urbana da área de estudo

Após a compreensão breve e histórica da Zona Leste, é estabelecido sentido do porquê de seu atual desenho urbano. A avenida Radial Leste contribuiu diretamente com a distribuição do fluxo intenso de bondes e ônibus que havia na avenida Rangel Pestana e Celso Garcia. Em 1945, a Rangel Pestana foi considerada a via com maior fluxo de São Paulo. Em 1972, no governo de Faria Lima, a Radial Leste foi introduzida para diminuir a sobrecarga de fluxo na Rangel Pestana e Celso Garcia. (SACONI, 2013)

Embora esteja próxima ao centro e por ser uma área de infraestrutura consolidada, há áreas socialmente vulneráveis próximas à Radial Leste, avenida com deficiências de mobilidade que impactam o seu entorno e uso do solo. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

Mapa 01: Trecho de estudo na Avenida Alcântara Machado (avenida Radial Leste) entre as vias Rua Bresser e Avenida Salim Farah Maluf. Fonte: Google Maps (modificado pela autora).



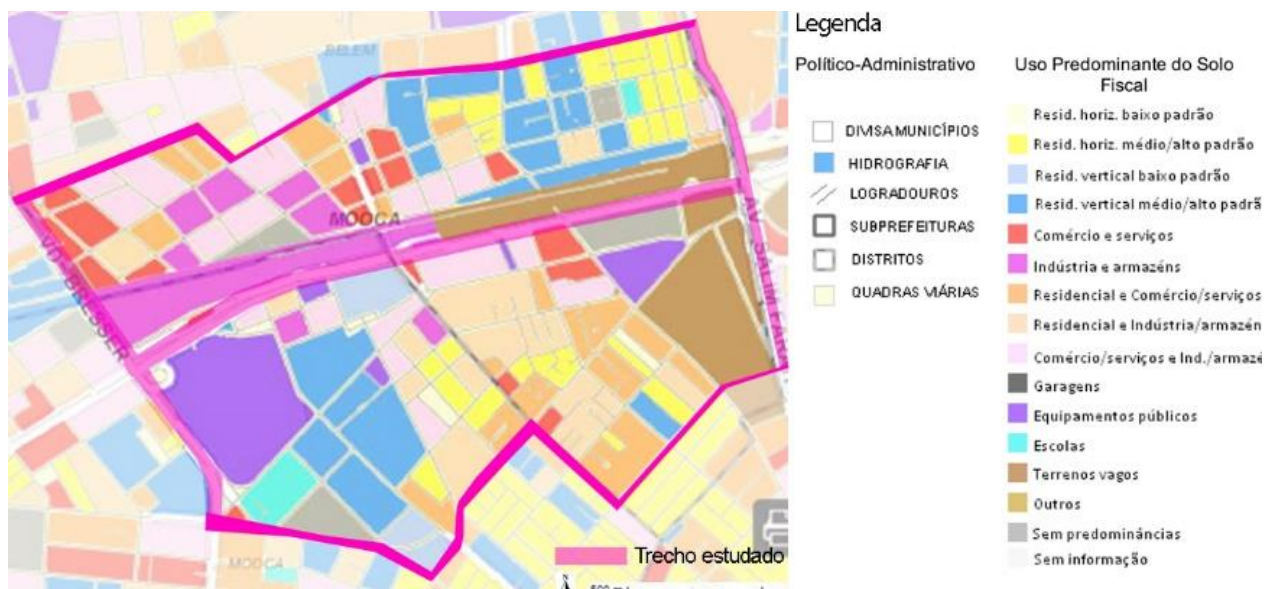
Devido ao rápido crescimento de São Paulo, em conjunto com a implantação das linhas de metrô e trem, houve regiões que tiveram que se consolidar rapidamente. Neste caso as estações de trem e metrô contribuíram consideravelmente com o desenvolvimento da região, porém em conjunto a isto, foram sendo estabelecidas novas barreiras. Barreiras que estabeleceram limites para o desenvolvimento urbano. (CAMPOS & SOMEKH, 2008)

Da forma como se deu a formação da região e em função de como se deu a expansão da cidade priorizando a infraestrutura viária pode se compreender a forma dos deslocamentos realizados diariamente na Zona Leste. (POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA, 2004)

O território não possui espaços adequados para a permanência e a convivência, bem como para caminhar. Observa-se a questão largura das calçadas e a quantidade de faixas carroçáveis denotando a preferência pelo automóvel como elemento principal na cidade em detrimento dos pedestres. (BRASIL, 2004)

Embora o mapa de uso do solo apresente usos mistos com habitação e comércio próximos à Avenida Radial Leste, indicando como comércios, serviços, indústrias e armazéns, o pedestre não se apropria do espaço destinado a ele. Diferente do automóvel a velocidade do pedestre é menor e para percorrer longos trajetos problemáticos com limites visuais impossibilita que este trajeto seja realizado com segurança dificultando a mobilidade urbana local. Da mesma forma os usos existentes melhor acesso ao automóvel que para o pedestre. (BRASIL, 2004).

Mapa 02: Uso do solo com área de estudo destacada. Fonte: Prefeitura de São Paulo, Geosampa. (modificado pela autora) Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx> Acesso em 25 mai 2016.

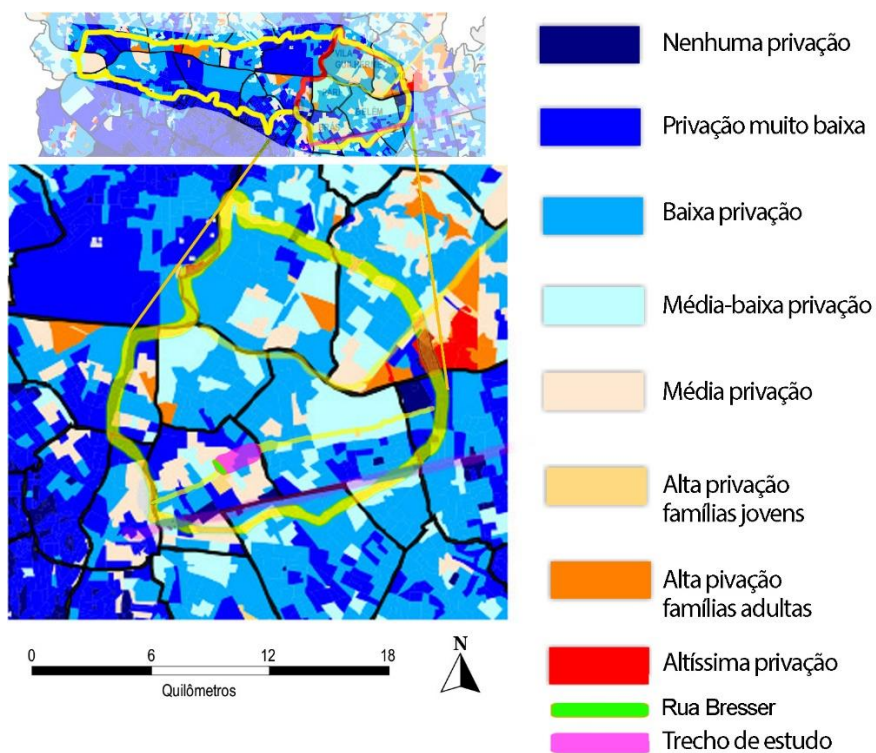


Próximo à Rua Bresser existem viadutos para os automóveis realizarem a transposição acima das linhas férreas. Analisando o mapa de vulnerabilidade social, os índices mais altos estão próximos à rua Bresser.

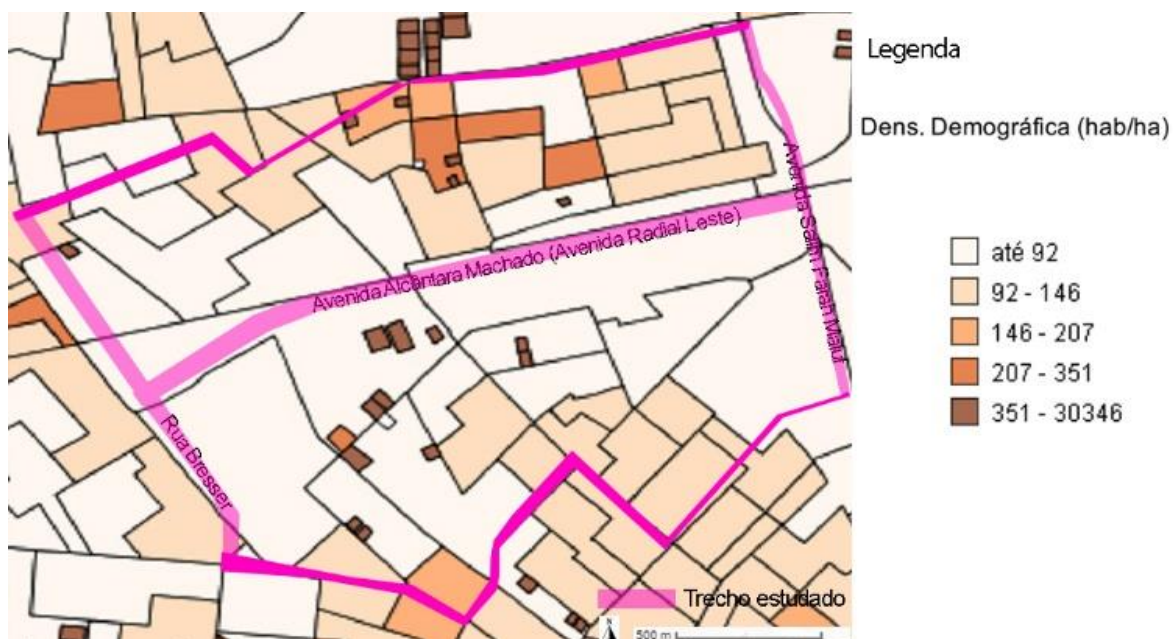
Imagem 01: Foto abaixo do Viaduto Bresser, continuação da rua Bresser, com a presença de moradores de rua. Fonte: Google Maps.



Mapa 03: Mapa de Vulnerabilidade Social de 2004, destaque para a área de estudo. Fonte: CEM (modificado pela autora). Disponível em: <<http://www.fflch.usp.br/centrodametropole/584>> Acesso em: 01 ago 2015.



Mapa 04: Densidade demográfica predominante próximo à Radial Leste de até 92 hab/ha. Fonte: Prefeitura de São Paulo, Geosampa. (modificado pela autora). Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx> Acesso em 25 mai 2016.



A sul da Radial Leste há áreas menos densas. Pela linha de metrô e trem estarem a norte da avenida Radial, permite observar a Radial como uma barreira a mais para desenvolvimento da área. Da mesma forma não houve estímulo para as Zonas indicadas terem a proposta de densidade estabelecida pelo Zoneamento de 2004. Deste modo, há necessidade de intervenções pontuais para adensar o local.

Mapa 05: Trecho de estudo pela Lei de Zoneamento de 2004. Fonte: Prefeitura de São Paulo – Subprefeitura Mooca. (modificado pela autora) Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/25_mapa_mo_04_1436901554.jpg> Acesso em: 08 abr 2016

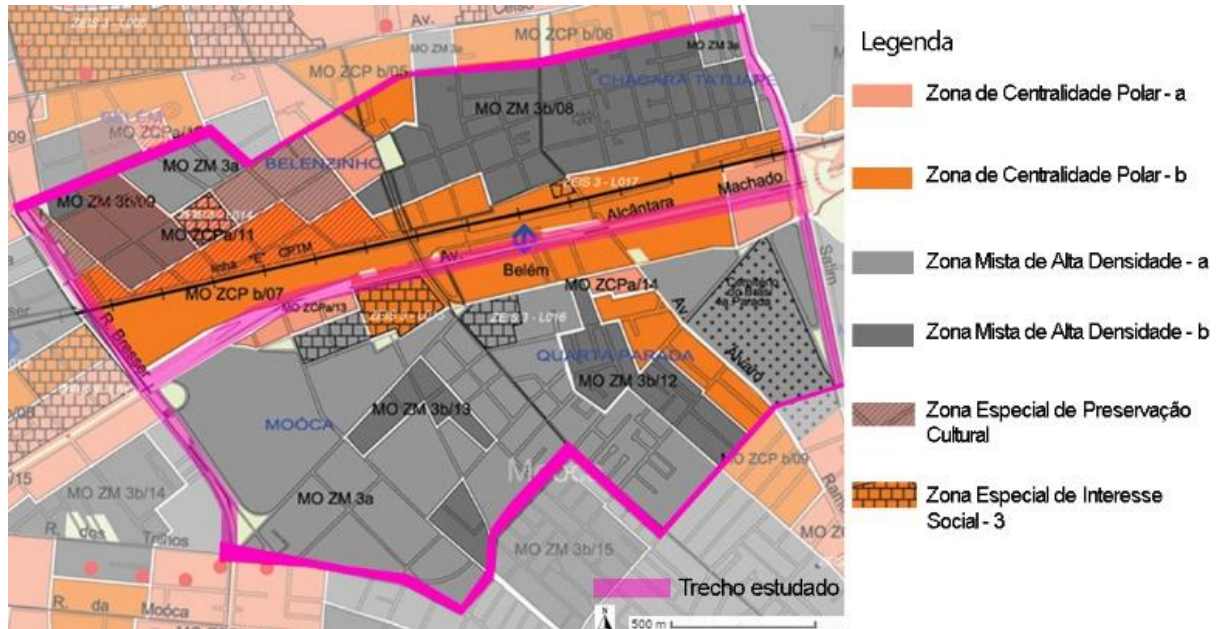


Imagem 02: Situação atual próximo à Avenida Salim Farah maluf. Fonte: Google Maps



Ao longo do trajeto são observadas a predominância de edifícios próximos das estações de trem e metrô, em que a densidade demográfica é maior. No lado oposto das linhas de trem e metrô está a Radial Leste. Uma barreira ao lado da outra. A Avenida Radial Leste se estabelece como uma via expressa de fluxo intenso por conectar regiões. Há falta de semáforos e excesso de corredores para automóveis individuais.

Dessa forma serão analisados os dados obtidos em conjunto com o sistema viário proposto pelo Plano Diretor Estratégico de 2014.

2.2 O uso do solo e o sistema de transportes na região da radial leste

Por configurar-se como uma barreira urbana, bem como a dificuldade para pedestre ali deslocar-se, o modo como os usos estão instalados ao longo da avenida Radial Leste em muito se aproximam das vias marginais dos rios Pinheiros e Tietê.

Os principais sistemas de transporte para a região são o trem, metrô, ônibus e o automóvel individual. Segundo a CET, entre as faixas reversíveis implantadas que possuem maior volume de veículos é de 2000 veículos por hora entre os horários das seis da manhã até as nove da manhã. (CHRISTIANINI & HAGIWARA, 2008)

Entende-se que por meio do investimento no transporte coletivo há a possibilidade de desenvolver o entorno urbano melhorando a mobilidade e desta forma a acessibilidade, porém não é excludente a necessidade dos investimentos na infraestrutura urbana. (BRASIL, 2004)

Mapa 06: Sistema viário do PDE 2014 sobreposto ao mapa de densidade. Fonte: Prefeitura de São Paulo, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Geosampa. (Modificado pela autora). Disponível em: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx> Acesso em 25 mai 2016.



Visto a situação atual da região estudada, discute-se qual é o impacto que o Plano Diretor Estratégico de 2014 gerará na região no que diz respeito a mobilidade urbana. (POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA, 2004)

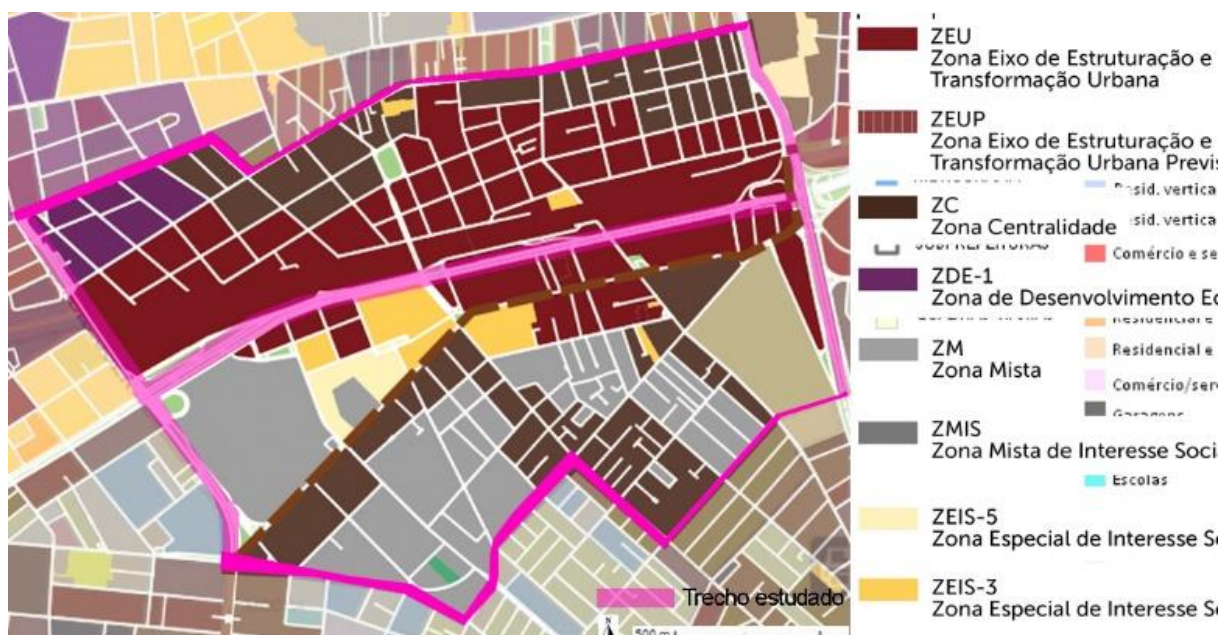
3. O PDE e a influencia na área de estudo: Uma discussão sobre mobilidade e vulnerabilidade sócio espacial.

O Plano Diretor Estratégico de 2014 propõe a volta do pedestre como protagonista do desenvolvimento da cidade, aproximando-se da mobilidade urbana apresentada pelo Plano de Mobilidade. (SÃO PAULO, 2014)

O novo Plano tem como proposta novos corredores de ônibus, novas linhas de metrô e trem, baseando-se no conceito de mobilidade urbana do Plano de Mobilidade Urbana. (SÃO PAULO, 2014)

Pelo PDE 2014 está definida a Zona de Eixo de Transformação Urbana, proposta para intensificar o aproveitamento do uso do solo integrado à equipamentos, à mobilidade urbana e ao adensamento. O objetivo desta Zona é estimular e qualificar a vida urbana, por meio da qualificação dos espaços públicos com ênfase no pedestre, de modo que o tempo de deslocamento e distância a ser percorrida sejam diminuídos, já que existirão mais pessoas morando próximo a equipamentos e transportes públicos. Estas Zonas foram definidas pela proximidade com as estações de metrô e trem, paralelo a esse eixo de transportes coletivos serão definidos novos corredores de transporte coletivo podendo gerar desapropriações. Próximo às vias estarão estabelecidos equipamentos urbanos e uso misto com intenção de adensar o local. (SÃO PAULO, 2014)

Mapa 07: Trecho de estudo destacado sobre a Lei de Zoneamento de 2016. Fonte: Câmara Municipal de São Paulo, PL 272/2015. (modificado pela autora) Disponível em: < <http://www.camara.sp.gov.br/zoneamento/pl-2722015/> > Acesso em: 08 jul 2016



O novo zoneamento ao propor intervenções de incluir Zonas de Interesse Social à sul da Radial contribuirá em estabelecer um novo desenvolvimento para a área por meio do adensamento das regiões próximas, ao mesmo passo que a Zona Eixo de Estruturação e Transformação Urbana permitirão haver a dinâmica da vida urbana para melhor aproveitamento da área. Em conjunto às diretrizes propostas de fachada ativa, fruição pública, corredores de ônibus e incentivo de empregos para a região permitirão ao pedestre estar em primeiro plano na dinâmica urbana ao invés do automóvel. (SÃO PAULO, 2014)

Considerações finais

Por meio da apresentação dos antigos planos e de breves considerações acerca de sua formação, a pesquisa pretendeu destacar a influência e os impactos relativos a mobilidade urbana para a cidade de São Paulo.

A expansão e o desenvolvimento urbano em um ritmo acelerado induziram a organização da cidade priorizando a implantação de infraestrutura viária, com ênfase do uso do veículo automotor, em detrimento da qualidade do espaço público da cidade para a circulação de pedestres. Esta configuração refletiu em como os usos foram sendo acomodados na cidade como um todo. Estratégias equivocadas no incentivo a ocupação das periferias pelas habitações sem a adequação da implantação dos equipamentos e serviços públicos reproduziram áreas desequilibradas refletindo diretamente na mobilidade urbana.

Apesar das propostas indicadas no PDE de 2014 para a reestruturação dos setores da cidade com a definição dos eixos de transformação urbana, a cidade tem um longo caminho a percorrer, pois somente profundas modificações no território poderão adequar a mobilidade urbana.

A instalação de empresas deverá ser incentivada nas regiões da cidade identificadas como de maior vulnerabilidade social, de modo a garantir a oferta de empregos, onde há maior densidade. As vias e os corredores de transporte coletivo deverão reservar espaço para a qualificação da circulação de pedestres, tanto ao longo das vias quanto no entorno das estações e dos sistemas de transporte.

A mobilidade urbana é um dos quesitos que receberão impactos diretos da reorganização dos usos na cidade. Entende-se que os planos sem estratégias específicas de incentivo a oferta de empregos, bem como ações de qualificação das regiões já consolidadas, mas desqualificadas existentes na cidade, os planos permanecem apenas como bons diagnósticos e excelentes peças acadêmicas.

Somente o aprofundamento da leitura urbana, da identificação dos problemas e dos níveis de complexidade para a sua solução a cidade continuará a ser considerada como o lugar do crescimento desordenado e sem planejamento.

É fato que este quesito já tem sido incluído nas discussões da elaboração dos planos nos últimos anos, mas entende-se ainda que a participação popular nas decisões do planejamento da cidade de forma mais intensa pode contribuir para os acertos e na qualificação do espaço da cidade e da dinâmica urbana.

Referências bibliográficas

BRASIL. Ministério das Cidades. 2004. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes**. Brasília. p. 7 – 32.

CAMPOS NETO, Candido Malta; SOMEKH, Nadia (Org.). **A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. São Paulo: Editora Mackenzie: Mackpesquisa, 2008. 192 p.

CHRISTIANINI, Waldemar de A. C.; HAGIWARA, Silvio S. **Operação de trânsito: um desafio permanente**. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, Boletim Técnico 44, 2008. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/56369/btcetsp44.pdf>> Acesso em: 05 jun 2016.

SÃO PAULO. **Lei municipal 16.050/2014**. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/2014-07-31_-_lei_16050_-_plano_diretor_estrategico_1428507821.pdf> Acesso em 31 mar 2016

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO. **Entenda o Zoneamento**, 2016. Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/zoneamento/entenda-o-zoneamento/>> Acesso em: 05 jun 2016

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO. **Operação Urbana Consorciada Mooca – Vila Carioca de 2012**. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/trouc_mooca-vila_carioca_-_versao_consulta_publica_1289322035.pdf> Acesso em: 05 jun 2016

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES. **Plano de Mobilidade de São Paulo de 2015**. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf> Acesso em: 24 abr 2016

SACONI, Rose. **Como era São Paulo sem a Radial Leste**. *O Estado de São Paulo*. São Paulo, 28 de junho de 2013. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/noticias/acervo,como-era-sao-paulo-sem-a-radial-leste,9129,0.htm>> Acesso em: 08 jun 2016.

SETTE, João. **Plano Diretor: a quem estamos enganando?** São Paulo, 19 junho 2014.

Disponível em: <<http://cidadesparaquem.org/blog/2014/6/18/zj3v6i0k7vzcdb6za93nwej6596fto>> Acesso em: 22 mar 2016

VILLAÇA, Flávio. **Dilemas do Plano Diretor**. In: CEPAM. O município no século XXI: cenários e perspectivas. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima – Cepam, 1999. p. 237 – 247.

Contato: nathzago@gmail.com (IC) e viviane.rubio@mackenzie.br (Orientadora).