

ESCOLA DE FÉ E POLÍTICA WALDEMAR ROSSI

**CURSO FÉ, POLÍTICA E DESENVOLVIMENTO DA CIDADE**

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO**

**MOBILIDADE URBANA**

**GRUPO DE TRABALHO - SUBPREFEITURA MOÓCA**

**São Paulo  
2015**

# ESCOLA DE FÉ E POLÍTICA WALDEMAR ROSSI

VER

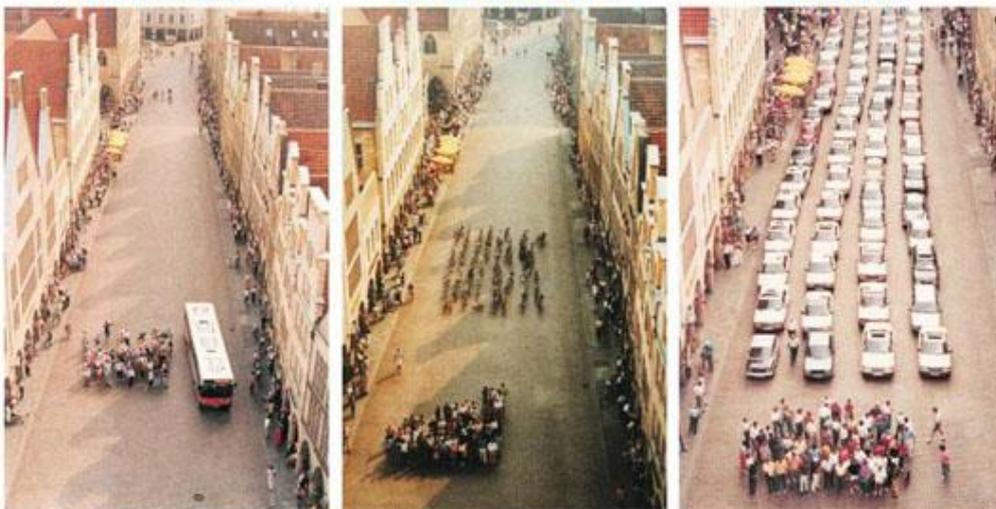
## CRITÉRIOS PARA ESCOLHA DO TEMA

Nosso grupo de estudo escolheu o tema Mobilidade Urbana com o objetivo de propor uma visão desse conceito mais ampla do que somente o direito de ir e vir de todo cidadão , mas refletindo o quanto por si só ele mostra vários aspectos da sociedade : desigualdade social , exclusão social , enfim mostra a qualidade de vida que temos ou que queremos ; isso porque a política de transporte público está intimamente ligada a outros setores, como a educação , a saúde , a habitação , ao trabalho e ao lazer . Caso não tenhamos uma política pública humanizada para a Mobilidade Urbana necessariamente estaremos comprometendo o emprego , o acesso à habitação , à saúde , à educação , ao lazer e conseqüentemente deteriorando a qualidade de vida de todo cidadão .

## DEFINIÇÃO DE MOBILIDADE URBANA

“O conceito de MOBILIDADE URBANA sustenta que as políticas públicas de transporte, trânsito e de uso e ocupação do solo devem ser elaboradas de maneira conjunta e harmoniosa. Dessa forma, parece possível que urbanistas, técnicos em transportes, em trânsito e legisladores, apliquem o conceito na administração pública e no Plano Diretor Estratégico, de modo a diminuir o número de deslocamentos, proporcionando ao munícipe o acesso amplo e democrático ao espaço urbano. Por último, a mobilidade urbana não pode prescindir de uma política que desestimule o uso de veículos particulares e a que qualifique cada vez mais o transporte coletivo o que passa, obviamente, pela ampliação do sistema, pelo conforto e renovação permanente das frotas. “ (Antonio Goulart - [www.cicloativismo.com.br](http://www.cicloativismo.com.br))

### ESPAÇO QUE 60 PESSOAS OCUPAM NO TRÂNSITO: ÔNIBUS                      BICICLETA                      CARRO



POSTER DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MUNIQUE, 2001

# ESCOLA DE FÉ E POLÍTICA WALDEMAR ROSSI

Na ilustração acima vemos a falência do modelo atual de Mobilidade Urbana , onde o carro é a melhor maneira de se locomover . Este espaço (que é público ) deve ser pensado para as pessoas , fazendo com que a cidade fique mais humana e menos motorizada . Todas cidades são frutos das decisões do passado e muitas em todo mundo já chegaram ao seu limite dando espaço ao transporte individual motorizado (automóvel) . (Danilo Herek)

## MOBILIDADE URBANA NA SUBPREFEITURA DA MOÓCA

**Município de São Paulo**



**Distritos da Subprefeitura Mooca**

Portal Oficial da Prefeitura de São Paulo

A ilustração acima mostra a localização na cidade de São Paulo e os bairros ( distritos ) que formam a subprefeitura Moóca .

Considerada parte do centro expandido da capital, o bairro da Moóca está localizado no início da Zona Leste da cidade. A Subprefeitura, que recebeu o nome do bairro, está localizada dentro do Clube Cidade Moóca (Centro Esportivo e Educacional da Moóca), na Rua Taquari, número 549. Os distritos sob jurisdição da Subprefeitura Moóca são:

- Água Rasa;
- Belém;
- Brás;
- Moóca.

# ESCOLA DE FÉ E POLÍTICA WALDEMAR ROSSI

- Parí;  
- Tatuapé.

## DADOS DEMOGRÁFICOS DOS DISTRITOS PERTENCENTES A SUBPREFEITURA MOOCA

DISTRITOS	ÁREA(KM2)	POPULAÇÃO (2010)	DENSIDADE DEMOGRÁFICA(HAB/M2)
ÁGUA RASA	6.90	84.693	12.313
BELÉM	6.00	45.057	7.510
BRÁS	3.50	29.265	8.361
MOÓCA	7.70	75.724	9,834
PARÍ	2.90	17.299	5.965
TATUAPÉ	8.20	91.672	11.180
TOTAL	35.20	343.980	9.772

[www.infocidade.org.br](http://www.infocidade.org.br)

A cada novo mandato conforme , estabelece a Emenda nº 30 da Lei Orgânica do Município (LOM ),o(a) prefeito(a) de São Paulo tem a obrigatoriedade de apresentar um plano descrevendo as metas que serão implantadas durante o seu governo . Essas metas abrangem temas diversos que vão do meio ambiente à educação , passando também pelo transporte público ( Mobilidade Urbana ) e incluem projetos dirigidos a todas regiões da cidade (Site : De Olho Nas Metas).

## PROGRAMAS DE METAS 2013-2016 EM MOBILIDADE URBANA

### FONTE PLANEJA SAMPA

META

93

Projetar, licitar, licenciar, garantir a fonte de financiamento e construir 150 km de novos corredores de ônibus

MOBILIDADE

Secretaria Municipal de Transportes

# ESCOLA DE FÉ E POLÍTICA WALDEMAR ROSSI

EM ANDAMENTO COM BENEFÍCIOS À POPULAÇÃO

51,9%

?

- Entregue a ampliação do Terminal Itaquera e prolongamento do Corredor 9 de julho. Iniciadas as obras do Túnel do Corredor Leste Radial 1
- [37,9 km de obras em andamento, 62km com obras contratadas, 26km em licitação](#)

META

96

## Implantar 150 km de faixas exclusivas de ônibus

MOBILIDADE

Secretaria Municipal de Transportes

SUPERADA

256,9%

?

- [Total de Faixas Exclusivas até maio/2015 386km](#)
- RESUMO POR REGIÃO, Total CENTRO 29,5km, total SUL 103,1 km, Total NORTE 62,5 km, Total LESTE 143,1 km, Total OESTE 47,8 km,

META

97

## Implantar uma rede de 400 km de vias cicláveis

MOBILIDADE

Secretaria Municipal de Transportes

EM ANDAMENTO COM BENEFÍCIOS À POPULAÇÃO

59,6%

# ESCOLA DE FÉ E POLÍTICA WALDEMAR ROSSI

?

- Desde junho de 2014, foram concluídos 238,3 km de ciclovias. No dia 28 de junho de 2015, foi entregue à população de São Paulo a ciclovia da Avenida Paulista, na região central, cuja construção teve início em janeiro. A nova via exclusiva para bicicletas tem 2,7 quilômetros de extensão e vai da Praça Oswaldo Cruz à Avenida Angélica.
- A cidade passa a ter 334,9 quilômetros de malha cicloviária, incluindo 31,9 quilômetros de ciclorrotas. Aos domingos e feriados, a cidade conta ainda com 140 quilômetros de ciclofaixas de lazer.

META

103

## Construir a Alça do Aricanduva

MOBILIDADE

Secretaria Municipal de Infraestrutura e Obras

EM ANDAMENTO

15,0%

?

- Projeto da obra concluído
- Laudos de desapropriação em elaboração

## ÍNDICE IRBEM - REDE NOSSA SÃO PAULO

O índice IRBEM é um conjunto de indicadores , lançado pela Rede Nossa São Paulo , que reúnem também aspectos subjetivos sobre as condições de vida em São Paulo com o objetivo de orientar ações de empresas , organizações , governos e toda a sociedade , focando o bem-estar das pessoas através de pesquisas que apontem os itens mais importantes para a qualidade de vida.

De acordo com a pesquisa, 68% dos entrevistados utilizam o ônibus como meio de transporte diário

Os paulistanos estão insatisfeitos com o transporte e o trânsito na cidade - algumas das áreas com pior avaliação de acordo com a pesquisa anual Indicadores de Referência de Bem-Estar no Município (IRBEM) 2014. O levantamento, que está na sexta edição, tem por objetivo coletar informações que possam ser utilizadas pelo poder público e pela sociedade civil na formulação de ações que visem o bem-estar das pessoas que moram na capital paulista. Realizado pelo IBOPE Inteligência a pedido da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP) em parceria com a Rede Nossa São Paulo, o Índice de Bem-Estar da Cidade de São Paulo é de 5,1, em uma escala que varia de um (insatisfação total) a 10 (satisfação total).

Em relação à satisfação do paulistano sobre os 25 indicadores, a avaliação do segmento transporte/trânsito, aparece em 21º lugar, superior apenas aos de transparência e participação política, segurança, desigualdade social e

# ESCOLA DE FÉ E POLÍTICA WALDEMAR ROSSI

acessibilidade para pessoas com deficiência. A nota de satisfação com a área é baixa: 4,1, mas apresenta melhora em relação a 2013, quando foi de 3,9.

De acordo com a pesquisa, 68% dos entrevistados utilizam o ônibus como meio de transporte diário. Entre os usuários paulistanos, o tempo médio de espera nos pontos caiu de 25 minutos em 2013 para 20 minutos em 2014 e a nota atribuída a esse item (tempo de espera nos pontos) sobe de 3,9 na pesquisa anterior para 4,4 no levantamento atual. Outros dois aspectos também apresentam avanços na nota dada pela população: tempo de deslocamento na cidade (de 3,7 para 4,1) e a quantidade de ciclovias na cidade (de 4,2 para 4,6).

Além desses três quesitos, outros nove foram avaliados: tamanho da rede do Metrô, prioridade ao transporte coletivo no sistema viário, restrição aos fretados, pontualidade dos ônibus, tarifas do transporte público, soluções para diminuir o trânsito, respeito ao pedestre, qualidade das calçadas e segurança no trânsito.

Embora todas as notas estejam abaixo da média, dez dos 12 itens apresentam percepção mais positiva quando comparada ao levantamento anterior. Apenas a prioridade ao transporte coletivo no sistema viário obtém nota inferior a 2013, enquanto a avaliação do tamanho da rede do Metrô não apresenta mudança.

O segmento de transporte/trânsito obtém 44% de notas entre nove e 10 em relação à importância do fator para a qualidade de vida na cidade, tendo a terceira maior média.

A pesquisa IRBEM 2014 foi realizada entre os dias 24 de novembro e 8 de dezembro de 2014. Foram entrevistados 1.512 moradores com 16 anos ou mais. O intervalo de confiança da pesquisa é de 95%, com margem de erro de três pontos percentuais, para mais ou para menos (Portal FECOMÉRCIO).

## **A dimensão social da mobilidade urbana**

Fundado em 1941, o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (SETPESP) representa as empresas de ônibus intermunicipais rodoviárias, suburbanas, metropolitanas e urbanas.

José Ricardo Motta Daibert, que concedeu a entrevista, é consultor da entidade.

Hoje, os deslocamentos pelo transporte individual estão superando os realizados em transporte coletivo. Como o SETPESP vê essa questão?

José Ricardo Daibert – Até pouco tempo atrás nossas preocupações se concentravam em prestar um serviço e obter a remuneração devida, como forma de garantir a lucratividade empresarial. De uns tempos para cá, em função de vários aspectos, a situação mudou e o problema da demanda tornou-se crítico. A partir disso, passamos a ter que tratar da mobilidade, da exclusão social e do emprego, além dos deslocamentos gerados pela atividade escolar porque, na matriz de transporte, os motivos trabalho e escola suplantam 80% das viagens. A esses problemas se somam a questão do transporte clandestino e a intensificação do uso do automóvel particular. Dessa forma, o setor hoje se preocupa muito mais em garantir a mobilidade com qualidade, porque o grande indutor dos serviços, que é a demanda por transporte coletivo, começou, em todo o Brasil, a sofrer quedas bruscas. Enquanto o país e a

# ESCOLA DE FÉ E POLÍTICA WALDEMAR ROSSI

população vêm crescendo, o setor de transporte público vem assistindo suas demandas caírem sistematicamente nos últimos quatro ou cinco anos.

Quais são as alternativas para reverter essa situação?

Daibert – Alguns países têm investido no setor de transporte público como, por exemplo, o Japão, onde o investimento na mobilidade urbana foi um dos pilares de sua recuperação. A questão, no Brasil, é que o transporte público concorre dentro do orçamento público com outros setores, como a educação, a saúde, a habitação. Isto está errado. O transporte é parte de cada um desses setores. Não dá para imaginar que teremos emprego bom para quem não tem acesso e mobilidade garantidos. Da mesma forma, a educação e as demais áreas que geram outros motivos de viagens. O transporte é parte disso tudo e se não tivermos um transporte coletivo de qualidade, necessariamente estamos comprometendo o emprego, o acesso à habitação, o acesso à escola e conseqüentemente estamos deteriorando a qualidade de vida dos cidadãos.

De que forma esse quadro impacta a forma de organização da cidade?

Daibert – Hoje o setor se preocupa muito mais com o perfil que a cidade vai ter, no sentido não só de garantir mobilidade como garantir qualidade aos deslocamentos. Para repensar São Paulo, antes de discutirmos sua vocação do ponto de vista do uso do solo, temos de perguntar: que qualidade de vida queremos? Conseqüentemente, qual a mobilidade que isso demanda? Podemos descobrir que muito provavelmente queremos uma cidade menos adensada, com limitadores de crescimento, no sentido de garantir qualidade de vida à população. O uso de solo teria que gerar um padrão de adensamento necessário para não comprometer, acima de um determinado limite crítico, a qualidade da mobilidade.

Existem condições diferentes de acessibilidade e de atendimento da população decorrentes da faixa de renda. Como enfrentar o problema maior que é o da expulsão da população que vem sendo para periferias cada vez mais distantes?

Daibert – Na prática, quem melhora um pouco de condição econômica, busca uma qualidade de vida melhor e, se puder, evita o transporte público. Compra sua “Brasília amarela”, sua moto. Hoje a família se junta para ter o carro fora do rodízio, para se precaver e não ter de utilizar o ônibus. Mas se imaginarmos que estamos trabalhando para o país crescer e para o aumento do poder aquisitivo, então, indiretamente, estamos caminhando no sentido de criar o caos no trânsito. Hoje, 50% de usuários de transporte motorizado são particulares e essa taxa tende a crescer a um nível tal que a cidade vai parar.

Como equacionar o problema do financiamento do transporte?

Daibert – São Paulo está criando uma relação com o transporte público diferente da que existe em outras cidades do Brasil. Hoje, quem anda no transporte público em São Paulo é porque não tem alternativa alguma, pois, se puder, anda a pé, de bicicleta, de motocicleta, de helicóptero ou de veículo particular. E por quê? Porque temos hoje um círculo vicioso, onde um serviço de grande interesse social não é priorizado pelos entes políticos. Esse setor, ao

# ESCOLA DE FÉ E POLÍTICA WALDEMAR ROSSI

contrário do que ocorre nas grandes cidades dos países desenvolvidos, não pode contar com o orçamento público. Ou seja, temos recursos garantidos à saúde, à educação, está se falando de vincular recursos para a segurança pública, mas, no transporte, o discurso oficial só se refere ao direito de acesso, mas não ao seu financiamento, porque quem o sustenta é a população usuária de baixa renda. Assim, quanto mais pessoas de alto poder aquisitivo abandonam o transporte público, mais vamos deixando-o para os de menor renda. Ou seja, temos um serviço ruim e a demanda cai, porque as pessoas fogem. Caindo a demanda, o custo aumenta e, como a única fonte de pagamento que existe é o usuário, a tarifa outra vez aumenta e, conseqüentemente, o serviço se deteriora de novo.

O poder público deveria ter participação maior no subsídio à tarifa?

Daibert – Para tornar mais claro meu raciocínio, quero acrescentar que existem três questões distintas, que aqui são entendidas como uma só, e que é um grande equívoco político, técnico e econômico. Uma coisa é o quanto custa o serviço. Outra é quanto o empresário vai receber tendo em vista alguma margem de produtividade e de lucro. Em terceiro lugar, quanto dessa remuneração, considerando que tem de ser atraente ao operador, vai ser paga pelo usuário. Lembrando um exemplo bem radical, na Itália, do valor que é pago ao operador, somente 10% advêm do usuário. No Brasil, como vimos, vêm 100%, sem contar com as gratuidades obrigatórias citadas.

Quais os desdobramentos socio-econômicos desse sistema de transporte público que hoje é oferecido à população de São Paulo?

Daibert – Temos hoje um modelo de transporte na região metropolitana, e mais particularmente ainda na cidade de São Paulo, que promove uma verdadeira exclusão social, que afeta várias áreas da cidade com falta de acesso aos empregos e à moradia, com sérios reflexos na segurança e, mais do que isso, fazendo a maior inversão de subsídios de que se tem notícia. É o cidadão pobre financiando a qualidade de vida do cidadão rico. Um estudo que tivemos a oportunidade de fazer mostra que, se eliminássemos as deseconomias de que falamos atrás, haveria espaço para a redução das tarifas em cerca de 50% e, hoje, estaríamos economizando cerca de R\$ 10 bilhões por ano no Brasil. Estaríamos socializando o transporte público e devolvendo esses recursos para as camadas menos favorecidas da população do país. O transporte na realidade, não é público. Transporte público pressupõe não apenas a regulação do poder público, mas a universalidade de seu acesso e também seu financiamento público, como ocorre com a educação ou segurança. Ele é considerado um serviço essencial pela Constituição, mas é bancado apenas pela população de baixo poder aquisitivo. E este é um modelo perverso, muito caro para quem paga, insuficiente e cada vez menos atrativo para o empresário que está investindo e está assistindo sua desfiguração sem reação pública na medida necessária ([WWW.STM.SP.GOV.BR](http://WWW.STM.SP.GOV.BR))

# ESCOLA DE FÉ E POLÍTICA WALDEMAR ROSSI

## JULGAR

### O OLHAR SOCIAL DA IGREJA CATÓLICA SOBRE A MOBILIDADE URBANA

O processo crescente e desordenado de urbanização das nossas grandes cidades a partir dos anos quarenta tem trazido graves dificuldades à população no tocante aos serviços públicos ( moradia , abastecimento e saneamento básico , saúde , educação , trabalho , lazer e transporte ) interferindo negativamente na qualidade de vida.

O Papa Paulo VI , em 1971 , fez um pronunciamento sobre o surgimento de uma civilização urbana que acompanha e incrementa a sociedade industrial , transforma o modo de vida e as estruturas habituais da existência . Nesse crescimento desordenado novos proletariados começam a aparecer nos arredores sociais , formando molduras de miséria.

A Doutrina Social da Igreja propõe diretrizes de natureza econômica e política em sentido amplo . Os direitos humanos que Leão XXIII definia como “ obrigação essencial do Estado “ ( *Rerum novarum* 14 ) , que Pio XII enumerou seis anos antes da Declaração dos Direitos Humanos da ONU , complementados por João XXIII ( *Pacem in terris* 4 – 11 ) e reafirmados por João Paulo II : Direito A Vida , A Existência Digna dos Trabalhadores , Mulheres e Deficientes , etc... Desses Direitos derivam os Direitos Sociais ( saúde , trabalho , educação , moradia , terra , alimentação , lazer , proteção à infância e maternidade , etc... ) e o Direito de Ir e Vir configurando-se nas cidades como Mobilidade Urbana . O Papa Bento XVI recorda a necessidade de “ investimentos em infraestrutura e sistemas de transporte capazes de utilizar , o melhor possível , recursos humanos , sócioeconômicos e naturais “ .

No IV Encontro dos municípios com o Desenvolvimento Sustentável , que aconteceu nos dias 21 e 22 de julho de 2015 no Vaticano , o Papa Francisco recebeu a Frente Nacional de Prefeitos do Brasil e reafirmou o posicionamento expressado na Encíclica “ Laudato Si “ , também conhecida como Encíclica Verde . A Carta é a primeira relacionada ao tema e reconhece a importância da gestão no âmbito local , alteração do consumo e desenvolvimento . Quanto à Mobilidade pressupõe alternativas coletivas e não poluentes.

## AGIR

### INCENTIVOS DE AÇÕES CRISTÃS CONCRETAS

Conhecer a história sócio-político-econômica da cidade e dos bairros que compõe a subprefeitura da Moóca , pois um povo que não conhece sua história está fadado a repetir os mesmos erros . Mas não basta somente conhecer a história, devemos tomar posição de protagonistas dela através de todo espaço de participação cidadã (

# ESCOLA DE FÉ E POLÍTICA WALDEMAR ROSSI

em associações de bairro , em ong's , comunidades , paróquias , conselhos participativos ) presencialmente ou via internet fiscalizando , opinando , sugerindo , exigindo , reivindicando tanto nos sites oficiais ou de entidades não oficiais sempre de forma democrática obedecendo valores morais , éticos e cristãos . O tema é Mobilidade Urbana , então vamos começar com uma mobilização cidadã.

## **MOVIMENTOS SOCIAIS EM MOBILIDADE URBANA ATUANTES NA ZONA LESTE DE SÃO PAULO - INCLUINDO A SUBPREFEITURA DA MOÓCA :**

**\* SAÚDE E SUSTENTABILIDADE.ORG.BR**

**\* ECODEBATE.COM.BR**

**\* REDE NOSSA SÃO PAULO**

**\* UST.ORG.BR**

**\* MOBILIDADE SAMPA.COM.BR**

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

PORTAL DA PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO

SITE CICLOATIVISMO

INFOCIDADE

SITE PLANEJA SAMPA

REDE NOSSA SÃO PAULO

PORTAL FECOMÉRCIO SP

PORTAL UOL.COM

WWW.STM.SP.GOV.BR