

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

CAIO VINICIUS DE ALEMAR

Mobilidade urbana no município de São Paulo: a reorientação no uso dos ativos de transporte durante a gestão de Fernando Haddad (2013-2016)

Urban mobility in São Paulo city: the reorientation of the use of municipality's transport assets during Fernando Haddad's administration (2013-2016)

São Paulo

2020

CAIO VINICIUS DE ALEMAR

Mobilidade urbana no município de São Paulo: a reorientação no uso dos ativos de transporte durante a gestão de Fernando Haddad (2013-2016)

Trabalho de Graduação Individual (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientador: Profa. Dra. Simone Scifoni

São Paulo

2020

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

A366r ALEMAR, CAIO VINICIUS DE
Mobilidade urbana no município de São Paulo: a
reorientação no uso dos ativos de transporte durante a
gestão de Fernando Haddad (2013-2016)
/ CAIO VINICIUS DE ALEMAR ;
orientadora Simone Scifoni. - São Paulo, 2020.
55 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual)- Faculdade
de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo. Departamento de
Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. CH783.8. 2. CH783. 3. H783.6. I. Scifoni,
Simone , orient. II. Título.

Dedico esse trabalho aos meus filhos, porque o meu mundo nunca mais foi o mesmo.

AGRADECIMENTOS

Agradecimentos são sempre arriscados porque podem não ser justos, seja pelo esquecimento, seja pela dimensão do auxílio.

Então começo por agradecer aos professores. E especialmente a quatro professores da Geografia: ao Prof. Dr. Francisco Capuano Scarlato, com quem tive o prazer de realizar o primeiro trabalho de campo. Ao Prof. Dr. Eduardo Donizeti Girotto, que permitiu meu reingresso na USP. Ao Prof. Dr. Luis Antonio Bittar Venturi, por sua disponibilidade e por me proporcionar o prazer de ministrar uma aula. E à minha orientadora Profa. Dra. Simone Scifoni, pela orientação e paciência.

Agradeço aos poucos, mas bons amigos. Especialmente Daniel Ferraz Chiozzini e Thiago Bertazzi Costa Rosa.

Agradeço à memória da minha mãe pelas lições. Agradeço ao meu pai pelo alicerce. E agradeço ao meu irmão pelos sons e imagens.

E finalmente agradeço à minha companheira Cristiane pelo amor incondicional, pelo incentivo incessante, pelas cobranças fraternas e pela caminhada que me trouxe até aqui.

É possível medir a democracia analisando como o espaço público é distribuído entre pedestres, ciclistas, ônibus e carros. Quanto mais tender para os primeiros, mais democrática será.

(PEÑALOSA, Enrique, 2008)

RESUMO

ALEMAR, Caio Vinicius de. **Mobilidade urbana no município de São Paulo: a reorientação no uso dos ativos de transporte durante a gestão de Fernando Haddad (2013-2016)**. 2020. 55 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

Este Trabalho de Graduação Individual tem por objetivo detectar se os investimentos em transporte e mobilidade realizados pela gestão de Fernando Haddad à frente da Prefeitura Municipal de São Paulo foram socialmente justos. Para tanto, foi construída uma visão sobre mobilidade, seguida de descrição da forma, função, estrutura, processo e de uma visão histórica sobre o tema. Por se tratar de variável teórica, o “socialmente justo” exigiu o levantamento de dados operacionais: evolução da infraestrutura do transporte coletivo municipal, ampliação do acesso do transporte ao cidadão (como novas modalidades de bilhetes e novos horários) e novas alternativas (como mais espaço para o transporte individual não motorizado e para os pedestres) e iniciativas (parklets e fechamento de vias para os carros e abertura para os pedestres). Através da coleta dessas informações, foi possível constatar que a reorientação dos ativos de transporte da cidade de São Paulo permitiu a introdução de uma nova narrativa sobre a mobilidade para a cidade: a reorientação do espaço do carro para outras formas de mobilidade.

Palavras chaves: Mobilidade. Mobilidade urbana. Investimento público. São Paulo. Gestão Fernando Haddad.

ABSTRACT

ALEMAR, Caio Vinicius de. **Urban mobility in São Paulo city:** the reorientation of the use of municipality's transport assets during Fernando Haddad's administration (2013-2016). 2020. 55 f. Individual Graduation Work – Philosophy, Letters and Human Sciences College, University of São Paulo, São Paulo, 2020.

The present Individual Graduation Work aims to detect whether investments in transport and mobility during the administration of Fernando Haddad as the mayor of São Paulo city were socially fair. To this end, a perspective of mobility was built, followed by a description of the form, function, structure, process and also a historical view on the theme. As it is a theoretical variable, the “socially fair” demanded a survey of operational data: evolution of city's public transportation infrastructure, expansion of citizen's access to transportation (such as new types of tickets and new timetables) and new alternatives (such as new physical space for individual non-motorized transport and pedestrians) and initiatives (such as parklets and street closure for cars and opening for pedestrians). Through the collection of these informations, it was possible to verify that the redirection of transport assets of São Paulo allowed the introduction of a new narrative about mobility for the city: the reorientation of cars' space to other ways of mobility.

Key words: Mobility. Urban mobility. Public investment. São Paulo. Fernando Haddad's administration.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Ônibus consegue aproveitar melhor até 22 vezes mais o espaço urbano em relação ao carro para realidade de São Paulo	26
Figura 2	Evolução mensal da população e do índice “mortes por 100.000 habitantes”	27
Figura 3	Densidade demográfica do município de São Paulo	28
Figura 4	Faixas exclusivas para ônibus no município de São Paulo	31
Figura 5	Rede cicloviária do município de São Paulo – Apenas ciclovias segregadas e em canteiros centrais	37
Figura 6	Rede cicloviária do município de São Paulo	38

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Quantidade de cidades no Brasil, segundo número de habitantes	24
Gráfico 2	Parte das regiões metropolitanas no total da população brasileira	24
Gráfico 3	Frota de ônibus e capacidade de passageiros	29
Gráfico 4	Uso de uma faixa com 3,5m de largura	30
Gráfico 5	Comparação das necessidades espaciais de deslocação por pessoa	32
Gráfico 6	Itens de conforto na frota de ônibus municipais	33
Gráfico 7	Evolução mensal da população e do índice “mortes por 100.000 habitantes”	36

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Relevo e Geologia	20
--------	-------------------	----

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1. EMBASAMENTO TEÓRICO-CONCEITUAL E A PROBLEMÁTICA DA MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO	16
2. EVOLUÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL E AMPLIAÇÃO DO ACESSO AO CIDADÃO	29
2.1. AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA	29
2.2. AMPLIAÇÃO DO ACESSO	34
3. NOVAS ALTERNATIVAS E INICIATIVAS DE REORIENTAÇÃO DOS ATIVOS DE TRANSPORTES	36
4. CONCLUSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS	42
REFERÊNCIAS	45
ENTREVISTA	51
FILME	51
LEGISLAÇÃO, POR ORDEM CRONOLÓGICA	52
APÊNDICE A - PRÊMIOS E RECONHECIMENTOS INTERNACIONAIS	55

INTRODUÇÃO

Mobilidade é assunto central em qualquer estudo sobre as grandes metrópoles. Portanto, tratar desse tema é de fundamental importância para o município de São Paulo. Porém, tratar de mobilidade não é apenas avaliar obras já realizadas e planos a serem elaborados. Mobilidade é a consequência da forma como o espaço urbano é construído e, portanto, dos conflitos sociais presentes no espaço. Então, estudar mobilidade é estudar as formas e os destinos do uso do espaço urbano: quem planeja, quem constrói, para quem esse espaço se destina e como ele é utilizado.

“O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e do espraiamento da cidade. Havendo especulação, há criação mercantil de escassez e o problema de acesso à terra e à habitação se acentua. Mas déficit de residências também leva à especulação e os dois juntos conduzem à periferização da população mais pobre e, de novo, ao aumento do tamanho urbano. As carências em serviços alimentam a especulação, pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedece a essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, não apenas porque devem pagar caro seus deslocamentos como porque os serviços e bens são mais dispendiosos nas periferias. E isso fortalece os centros em detrimento das periferias, num verdadeiro círculo vicioso” (SANTOS, 1993, p.96).

Historicamente, o poder público, no município de São Paulo, tem investido em transporte individual motorizado (carros), construindo grandes avenidas, túneis, viadutos e demais estruturas, gastando enormes recursos¹ para atender apenas uma parte da população: aqueles que têm carros. Assim, fica a pergunta: como devem ser realizados investimentos públicos em transporte de forma socialmente justa? Ou ainda: como os ativos públicos² de transporte já existentes devem cumprir sua função de atender a população de forma socialmente justa e economicamente viável?

¹ “O transporte individual consome 63% de toda a energia não renovável (...) e produz 67% de toda poluição de efeito estufa (...). Para construir e manter nossa infraestrutura viária o Estado brasileiro gastou 3,5 vezes mais com o transporte individual (1.181 trilhões de reais contra 336 bilhões ao transporte público)” (PIRES, 2019).

² Ativos públicos são bens de infraestrutura com “capacidade de contribuir para a entrega de bens e serviços à sociedade” (PALLOT, 1990, 1992, 1997 e ROWLES, 1992 apud CARVALHO; SLOMSKI, 2006, p.2).

Para Barouche (2014, p.3), “*justiça social é uma construção moral e política baseada na igualdade de direitos e na solidariedade coletiva, definindo a busca do equilíbrio entre partes desiguais*”. Nesse sentido, torna-se relevante destacar as políticas de mobilidade urbana que buscam compreender se o conjunto da sociedade foi contemplado em seus os processos de concepção e implementação.

Os recursos econômicos são finitos. Seu uso pelo poder público deve obedecer à racionalidade social, com o objetivo de, senão de igualar, ao menos proporcionar aos mais pobres condições de acesso às estruturas públicas, visto que os mais ricos já têm recursos para tal.

Portanto, é necessário observar e valorizar ações que se orientam pelo uso socialmente justo dos ativos de transporte, principalmente diante do histórico tratamento privilegiado que o transporte motorizado individual recebe em detrimento ao tratamento dado ao transporte coletivo e não motorizado.

O objetivo deste trabalho é demonstrar que houve ações de reorientação no uso dos ativos de transporte do município durante a gestão de Fernando Haddad à frente da Prefeitura Municipal de São Paulo (2013-2016), e que tais ações foram socialmente justas.

Por se tratar de pesquisa exploratória com uma perspectiva evolutiva, há a necessidade de pesquisa bibliográfica sobre mobilidade urbana. E por se tratar de variável teórica, o *uso socialmente justo dos ativos de transporte* será analisado a partir dos indicadores: *evolução da infraestrutura do transporte coletivo municipal e ampliação do acesso para o cidadão* e de *novas alternativas de mobilidade e iniciativas de reorientação do espaço público*. Também entendo o estudo de caso como um procedimento metodológico importante, podendo dialogar com outros já desenvolvidos ou até se expandir no futuro.

O capítulo 1 trará um embasamento teórico-conceitual e a problemática da mobilidade urbana no município de São Paulo, a análise da forma, função, estrutura e processo, além de aspectos históricos e atuais da mobilidade.

O capítulo 2 tratará do primeiro indicador, a *evolução da infraestrutura e do acesso*: variação na quantidade e capacidade dos ônibus, variação da extensão de corredores e faixas exclusivas, identificação dessas expansões nas regiões mais pobres do município e se o transporte coletivo se tornou mais viável ao cidadão, principalmente para o mais pobre.

O capítulo 3 vai identificar *novas alternativas e iniciativas* de mobilidade no município: ciclovias, aplicativos de transporte e mais espaço para os pedestres.

O capítulo 4 tratará da conclusão e de considerações finais: os espaços de mobilidade foram reorientados? E os investimentos, foram socialmente justos?

1. EMBASAMENTO TEÓRICO-CONCEITUAL E A PROBLEMÁTICA DA MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

A liberdade de locomoção é direito fundamental, assegurado pelo inciso XV do artigo 5º da Constituição Federal de 1988. A mobilidade e a capacidade de se deslocar emergem como uma das principais condições de inserção na sociedade atual (CERQUEIRA, 2018). Fica claro, portanto, o caráter essencial da mobilidade para a vida humana.

Então, nos deslocamentos diários dos habitantes das cidades, as condições dos ativos públicos de transportes, assim como sua distribuição e disponibilidade, acabam por caracterizar as condições de exclusão sociais tão típicas do Brasil.

Daí a importância do uso socialmente mais justo desses equipamentos, baseado na igualdade de direitos e *"na solidariedade coletiva, definindo a busca do equilíbrio entre partes desiguais"* (BAROUCHE, 2014, p.3).

"O atendimento das necessidades sociais e econômicas da população depende de um sistema de mobilidade capaz de atender a todos de forma eficiente, ou seja, não depende apenas de um sistema de aperfeiçoamento das vias para veículos motorizados e muito menos do incentivo do Governo Federal na aquisição de veículos particulares, mas sim, e, sobretudo, de um sistema onde o deslocamento a curtas e longas distâncias, possa ser feito de forma coletiva e eficiente a todos os cidadãos, melhorando a qualidade do ar, contribuindo para a diminuição do número de veículos em circulação, congestionamentos e, principalmente, visando o atendimento a toda a população quanto ao seu direito de ir e vir" (BAROUCHE, 2014, p.2).

Como já está claro, a mobilidade enquanto ação, resulta da estruturação espacial da cidade e, portanto, dos conflitos de classe. Assim, é justo que o poder público atue de forma a democratizar seu acesso, investindo mais recursos no transporte coletivo em detrimento ao individual. Nos ativos já existentes - as ruas, avenidas, viadutos - fica clara a necessidade da reorientação para o uso coletivo, que é mais eficiente no transporte de mais passageiros, com menor custo, menos poluição e maior otimização do uso do espaço público.

"O total de carros e o total de ônibus transportam volume parecido de pessoas na cidade (cerca de 30% contra 40%), segundo Pesquisa Origem e Destino. Mas, conforme os

cálculos do Iema, os carros ocupam 88% do espaço das vias, ante somente 3% usados pelos ônibus" (GIRARDI, 2017, p.2).

Se vivemos num mundo de fluidez e rapidez, também é verdade que essas características não são para todos. A rapidez depende da técnica, da política e do capital. Os territórios da fluidez são as linhas de menor resistência, porém esses territórios são utilizados pelas empresas de acordo com seus próprios interesses (SANTOS, 2010, p.86). E essas estruturas, as linhas de menor resistência, são financiadas com recursos públicos.

"Junte-se a esse controle a ação explícita ou dissimulada do Estado, em todos os seus níveis territoriais. Trata-se de uma regulação frequentemente subordinada porque, em grande número de casos, destinada a favorecer os atores hegemônicos" (SANTOS, 2010, p.106).

Pode-se dizer então que a mobilidade não depende de alargamento de vias, construção de viadutos ou incentivos fiscais destinados ao transporte motorizado individual. Como afirma o prof. Marco Antônio Sávio:

"A fragilidade institucional do Brasil leva a uma proeminência do privado sobre o público" (ENTRE RIOS, 2009).

O papel da mobilidade deveria ser oferecer condições de igualdade aos diferentes. E se já existem linhas de menor resistência, que elas também sejam desfrutadas por aqueles de menores recursos. Esse também deveria ser o papel do Estado, e por isso a importância de destinar espaços exclusivos dos carros para os pedestres e para outros modais de transporte.

"Na família dos imaginários da globalização e das técnicas, encontra-se a ideia, difundida com exuberância, de que a velocidade constitui um dado irreversível na produção da história, sobretudo ao alcançar os paroxismos dos tempos atuais. Na verdade, porém, somente algumas pessoas, firmas e instituições são altamente velozes, e são ainda em menor número as que utilizam todas as virtualidades técnicas das máquinas. Na verdade, o resto da humanidade produz, circula e vive de outra maneira. Graças à impostura ideológica, o fato da minoria acaba sendo representativo da totalidade, graças exatamente à força do imaginário" (SANTOS, 2010, p.122).

Fica claro, portanto, que a imposição da velocidade é uma imposição ideológica, necessária à produção e circulação de mercadorias e de força de trabalho, e que a disputa de classes não ocorre apenas na construção do espaço, mas na hegemonia do discurso para alcançar o imaginário da população. O capital não só determina como o espaço deve ser construído, como direciona recursos públicos através da dominação e doutrinação imaginária. O resultado desse processo é o financiamento público dos interesses privados, à revelia dos interesses da maioria da população.

Diante disso, espera-se que o Estado corrija não só sua forma de atuar sobre o espaço, como também a forma de uso do espaço já construído. Que se busque a verdadeira democratização do espaço.

É fundamental identificar os entes envolvidos no tema mobilidade. Qual o papel de cada uma deles? Quem planeja? Qual o objetivo do planejamento? Quem é atendido? Como os ativos são utilizados?

Também é importante considerar o modo de financiamento do transporte público, majoritariamente custeado pelas tarifas (BAROUCHE, 2014, p.3).

E tudo começa em um território chamado cidade, a parte urbana do município. Se "*o território é a base do trabalho, da resistência, das trocas materiais e espirituais e da vida, sobre os quais ele influi*" (SANTOS, 2010, p.96), a cidade "*se torna o lugar onde melhor se esclarecem as relações das pessoas, das empresas, das atividades e dos 'fragmentos' do território com o país e com o 'mundo'*" (SANTOS, 2010, p.95).

Esse território chamado cidade é o lugar de grandes contradições entre o capital e o trabalho. E sua materialidade no espaço é reflexo desse conflito. Se o Estado, na forma do poder executivo municipal, é um dos principais agentes de construção desse território, as influências exercidas sobre ele terão grande repercussão na cidade.

A influência da indústria automobilística é notória, e de longa data. Exemplo disso foi a frase proferida pelo presidente Washington Luis (1926-1930) na inauguração da estrada Rio-Petrópolis, a primeira rodovia asfaltada do país: "*Governar é abrir estradas*" (O GLOBO, 2017). Também tivemos contato com essa realidade no primeiro trabalho de campo da graduação, conduzido pelo Prof. Scarlato, para Paranapiacaba - a vila de operários, construída para operar uma linha férrea que escoava o café do Planalto Paulista pelo porto de Santos. Um feito da engenharia, abandonada pelo advento das rodovias.

Esse panorama estradeiro tem repercussão na cidade de São Paulo com o Plano de Avenidas de Prestes Maia.

A cidade é o lugar das proximidades, do contato entre as pessoas, do encontro. Não que outros lugares não permitam isso, mas o adensamento das relações entre as pessoas é sua vocação e “*a realização plena dessa vocação, mesmo que haja nisso uma dimensão utópica, é o conteúdo da denominada urbanidade*” (OLIVA; FONSECA, 2016, p.21).

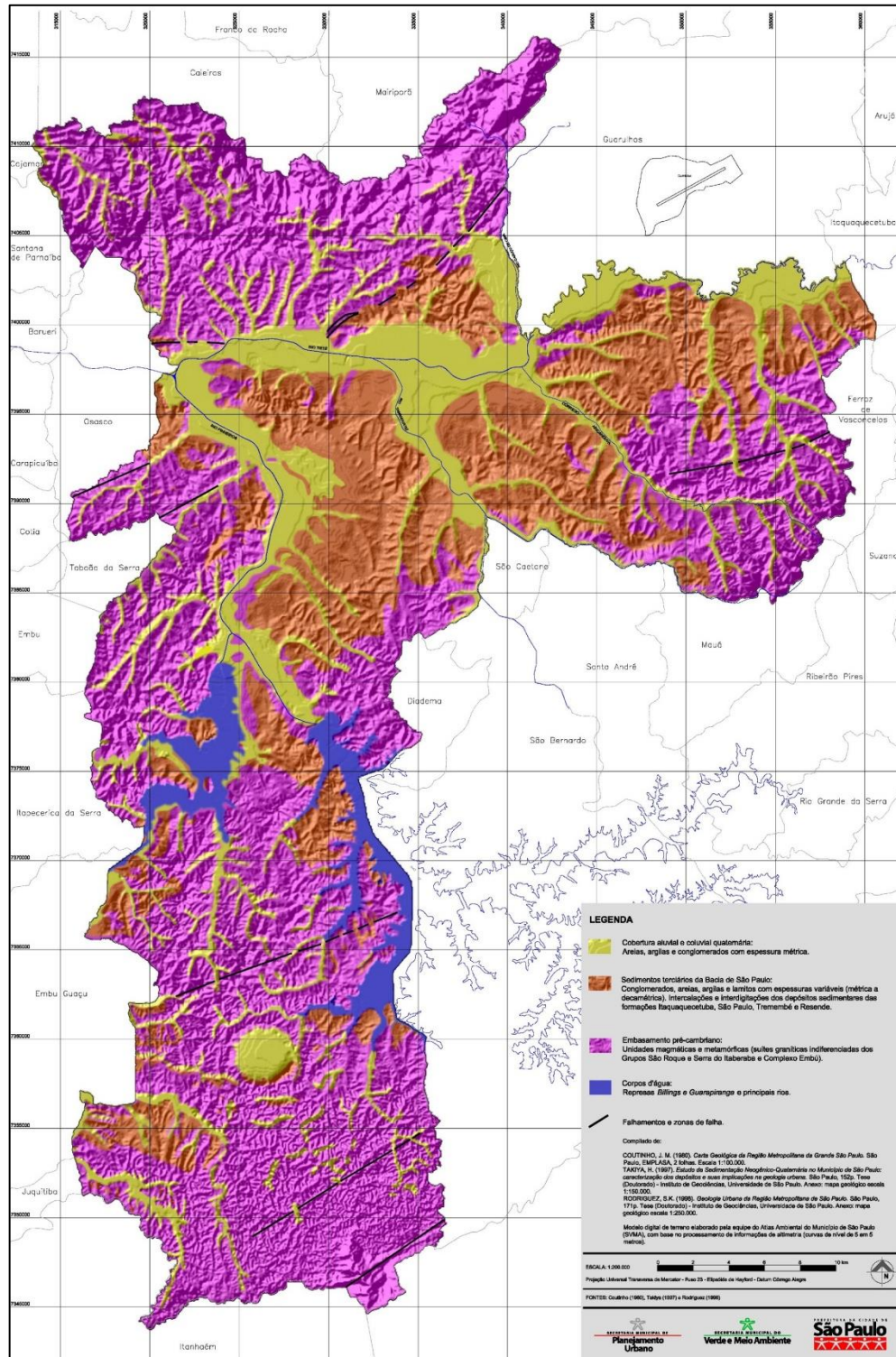
“Em certo sentido, a mobilidade urbana pertence ao domínio dos direitos fundamentais da pessoa, incorpora muito da capacidade de ela exercer sua cidadania” (SALDIVA apud BELLESA, 2017).

A cidade também é um retrato do seu tempo. É a concretização dos desejos e direitos humanos. O direito à cidade não significa o direito à propriedade privada. O direito à cidade é o direito de construir e usar os espaços e já está na Constituição de alguns países, como Venezuela, Colômbia, Bolívia e Equador (BAVA, 2013). É “*um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos*” (HARVEY, 2012, p.74). E sendo a cidade o local da concentração de excedentes, construir e reconstruir espaços é um fenômeno de classe. Portanto, as cidades são formatadas de acordo com as disputas de classe.

“Desde o início, as cidades emergiram da concentração social e geográfica do produto excedente. Portanto, a urbanização sempre foi um fenômeno de classe, já que o excedente é extraído de algum lugar e de alguém, enquanto o controle sobre a distribuição repousa em umas poucas mãos. Esta situação geral persiste sob o capitalismo, claro, mas como a urbanização depende da mobilização do excedente, emerge uma conexão estreita entre o desenvolvimento do capital e a urbanização” (HARVEY, 2012).

Mas para acontecer essa urbanidade, no espaço, as pessoas precisam se deslocar, precisam interagir, precisam de mobilidade. E a mobilidade tem papel central na história no município de São Paulo. Nada mais geográfico. E por isso é preciso caracterizar o sítio.

O município de São Paulo está localizado no Planalto Atlântico, em uma bacia sedimentar terciária escavada no sentido leste-oeste pelo rio Tietê, que drena, entre outros, os rios Tamanduateí e Pinheiros.



Mapa 1: Relevo e Geologia

Fonte: SÃO PAULO, [2002].

Mesmo com a presença do embasamento pré-cambriano no sul e extremos norte e leste, têm destaque as grandes áreas de coberturas aluviais. Ab'Saber (2007, p.40) relata que

um professor francês, levado onde hoje é o vão do MASP, fez uma única observação: “*A cidade é plana*”.

“Foi uma visão rápida e deformada. Daí surgiu minha ideia de começar a estudar o sítio urbano de São Paulo: a larga planície do Tietê, os terraços – o primeiro que identifiquei foi o do Bom Retiro, depois Pari e Cambuci – e o patamar intermediário das colinas de São Paulo, onde hoje está a praça da República e, do outro lado, as praças do Patriarca e baixa Sé” (Ab’Saber, 2007, p.40).

Então, apesar das observações do professor Ab’Saber, há de se considerar essa característica da região, como relata o professor Nestor Goulart Reis, no filme *Entre Rios*:

“A região era privilegiada para fundação de uma vila naquele tempo. E o local os índios já tinham escolhido há muito tempo, não eram os portugueses que escolhiam. E eles escolheram sabiamente um ponto plano entre o rio Tamanduateí e o rio Anhangabaú, que era um ribeirão. Portanto, eles tinham, num lado um local fácil, um rio menor (...) para pegar água limpa para consumo, e do outro lado o rio Tamanduateí, que era maior, pelo qual eles chegavam ao Tietê e podiam circular em toda a região por via fluvial” (ENTRE RIOS, 2009).

Da sua fundação em 1554 até o final do século XIX, o desenvolvimento de São Paulo valeu-se de sua posição estratégica como posto de abastecimento. Esse período foi marcado pelo “*desenvolvimento lento (...) numa correspondência com a maturação progressiva das cidades europeias*” (OLIVA; FONSECA, 2016, p.22).

Mas esse ciclo sofreu uma radical dinamização com a chegada das vias férreas, que escoavam o café do interior e traziam as pessoas. Entre 1872 e 1940, a população cresce 4.200% (OLIVA; FONSECA, 2016, p.24). E à cidade condensada, soma-se o espraiamento trazido pelo dinheiro do café, porque os fazendeiros não se instalaram no centro da cidade, mas em chácaras ao redor da cidade. Forma-se o “*cinturão de chácaras*” (LANGENBUCH, 1971 apud GRACIANI, 2017, p.13), que mais tarde serão loteadas e se transformarão em bairros operários e industriais, o que vai promover a descompactação da cidade. Esses vários núcleos isolados, entre as Serras do Mar (ao sul e leste), de Paranapiacaba (a oeste) e da Cantareira (ao norte), vão se anexando e “conurbando” a partir de 1930, em um processo lento, descontínuo e descentralizado.

“E o bonde elétrico acabou sendo fundamental na estruturação da cidade, porque as linhas ficaram radiais para os pontos de contato com a zona rural. Terminava a linha de Pinheiros, havia caminhos que iam em várias direções; terminava a Lapa, tinha caminhos que iam para Jundiaí/Campinas” (AB’SABER; MENEZES, 2007, P.41).

Assim o professor Ab’Saber explicou a estruturação da cidade de São Paulo na década de 1940.

Com a nomeação de Prestes Maia em 1938, a prefeitura inicia a construção do seu Plano de Avenidas. E as várzeas, então pouco utilizadas, passam a ocupar espaço central na expansão da metrópole, por seu baixo custo de desapropriação e grande valorização potencial com as obras. Atendendo a um discurso de modernização conservadora, o espaço das águas se transforma no espaço dos carros e os rios deixam de ser obstáculos para o crescimento da cidade (ENTRE RIOS, 2009).

Mas o investimento no asfalto é o investimento na lógica do transporte individual. E quando se pensa em mobilidade urbana, o trânsito aparece no senso comum como a síntese do tema. No entanto, reduzir o debate da mobilidade ao trânsito é dar ênfase a um único modal de transporte: o individual e sobre pneus, legitimando o investimento público para fins privados.

O atendimento das necessidades sociais e econômicas da população não depende apenas da ampliação das vias para os carros, ou de incentivos fiscais para aquisição de veículos particulares, mas de um sistema de mobilidade capaz de atender a todos de forma eficiente. Depende, sobretudo, de um sistema onde o deslocamento possa ser feito de forma coletiva e eficiente, com a melhoria da qualidade do ar, a redução de acidentes e mortes no trânsito e a diminuição dos congestionamentos.

"De todos os fatores que contribuem para a piora na condição de vida das metrópoles, o modelo de mobilidade baseado na matriz rodoviarista, especialmente no automóvel, e o relativo desprezo pelo transporte coletivo são, talvez, o de maior impacto" (MARICATO, [2011], p.18).

Para Lefebvre (2011), a problemática urbana só pode ser compreendida através do processo de industrialização. *“Sem possibilidade de contestação, esse processo é, há um século e meio, o motor das transformações na sociedade”* (LEFEBVRE, 2011, p.11). O autor ainda afirma que a industrialização é um processo indutor, e a urbanização é um processo

induzido, que é a industrialização que leva à sociedade moderna. E que *esse motor* desestrutura um sistema pré-existente.

“O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, embriões de uma predominância e de uma revalorização do uso” (LEFEBVRE, 2011, p.14).

Mas os processos de industrialização são heterogêneos e tem peculiaridades regionais. Para o autor, na América do Sul há uma dissolução das estruturas agrárias, que levam os camponeses às cidades em busca da subsistência (LEFEBVRE, 2011, p.17).

No Brasil, esse processo é polarizado pelas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

“A disputa que mantinham no começo do século já se mostra favorável à primeira dessas cidades desde os anos 30, ainda que, estatisticamente, isso só se vá revelar no decênio seguinte. Agora São Paulo passa a ser a área polar do Brasil, não mais propriamente pela importância da sua indústria, mas pelo fato de ser capaz de produzir, coletar, classificar informações, próprias e de outros, e distribuí-las e administrá-las de acordo com seus próprios interesses” (SANTOS, 1993, p.54).

Entre as décadas de 1920 e 1940, o Brasil viveu grande expansão urbana rodoviarista, com *"um estoque, sempre crescente, de trabalhadores para sustentar salários rebaixados"* (SCIFONI, 2016, p.25). Na década de 1970, mais de três milhões de imigrantes chegaram a São Paulo (SCIFONI, 2016, p.26), o que corresponde a 17,37% de todos migrantes do Brasil e ao dobro do fluxo migratório para cidade do Rio de Janeiro (SANTOS, 1993, p.54).

Esse processo migratório para as cidades (principalmente Rio de Janeiro e São Paulo) tem grande reflexo na ampliação da taxa de urbanização do Sudeste entre 1940 e 1980: de 39,42% para 82,79% (SANTOS, 1993, p.57). Também tem reflexo no aumento de cidades com mais de 100.000 habitantes (de 18 para 142) e especialmente entre as cidades com mais de 500.000 habitantes, de 2 para 14 (SANTOS, 1993, p.73).

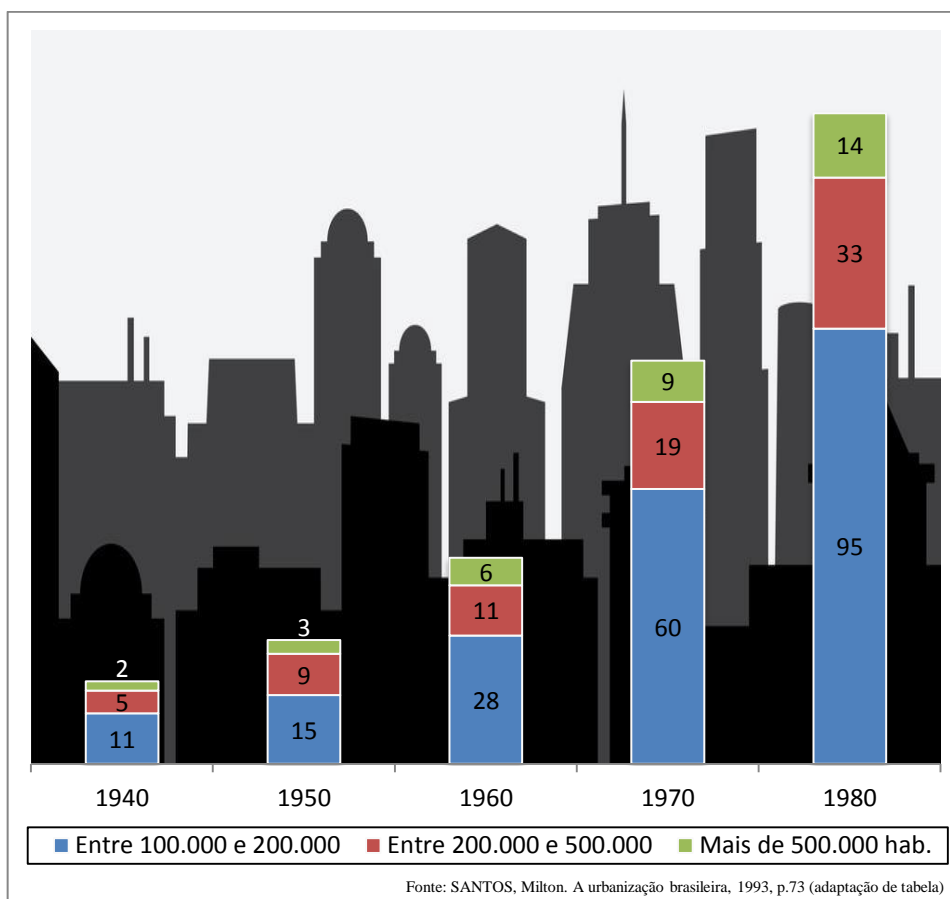


Gráfico 1: Quantidade de cidades no Brasil, segundo número de habitantes

Fonte: SANTOS, 1993, organizado por Caio Vinicius de Alemar.

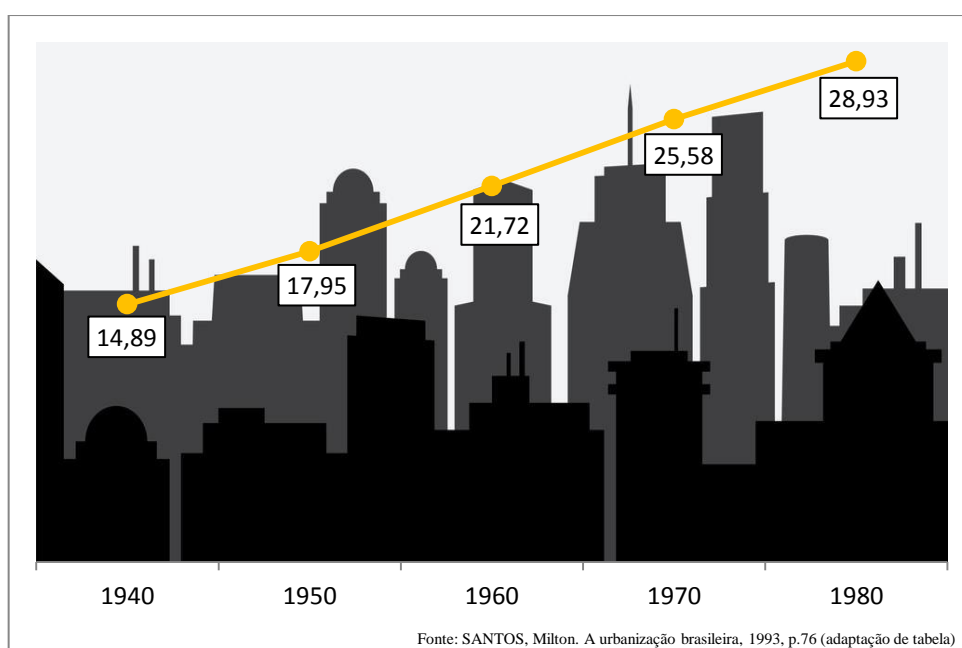


Gráfico 2: Parte das regiões metropolitanas no total da população brasileira

Fonte: SANTOS, 1993, organizado por Caio Vinicius de Alemar.

“Há mudança no ritmo considerável entre as duas maiores aglomerações do País à partir de 1950, com aceleração dos ganhos demográficos na Região Metropolitana de São Paulo. Esta absorve quase 40% do incremento total das Regiões Metropolitanas entre 1960 e 1970 e mais de 40% entre 1970 e 1980” (SANTOS, 1993, p.77).

A nova dinâmica econômica industrial concentra o capital no espaço e é esse o processo que atrai grandes fluxos migratórios. Em um primeiro momento, os mais pobres ocupam os centros das cidades. Mas a pressão imobiliária gerada pela valorização desses espaços, mais a produção a baixo custo de lotes populares distantes do centro, aliados a intervenções públicas (nas áreas valorizadas) e omissões públicas (nos loteamentos periféricos), expulsa essa população para áreas mais distantes e baratas.

Mas as bordas da cidade também recebem uma população de maior renda (e proprietária de carros) que, lastreada no discurso da violência, busca a concentração entre iguais nos condomínios murados. E há também o movimento "centrífugo" das empresas para outros municípios próximos a São Paulo, causando um aumento de 50% das viagens intermunicipais entre 2000 e 2010.

Percebe-se que o processo seguiu a lógica da reprodução capitalista, com apoio institucional do Estado, seja por ação ou omissão. A segregação social se espelha na segregação espacial e *"a desordem oculta uma ordem"* (SCIFONI, 2016, p.29).

Na cidade construída sobre um alicerce de conflito de classes, a mobilidade tornou-se mercadoria. O direito de ir e vir ficou restrito à capacidade de se pagar por ele. O Estado, através das privatizações *"perde sua capacidade reguladora em defesa do interesse público, adota critérios de mercado para estabelecer as políticas e os preços das tarifas públicas, e ignora a realidade social"* (BAVA, 2013). E, diante de consumidores, as empresas prestadoras de serviços públicos atendem aos que podem pagar.

A lógica da mercadoria estimula a especulação imobiliária, expulsa os pobres do centro e favorece o uso do carro. E esse favorecimento ao carro ocorre em detrimento de outros meios de transporte. Milhões de reais são investidos em pontes, viadutos, túneis, avenidas e duplicações, enquanto pouco se investe em corredores de ônibus e expansão do metrô.

"Os números já mostram claramente que o transporte coletivo é uma maneira de usar o espaço urbano de forma inteligente, deixando assim as cidades mais agradáveis, menos perigosas e com menor poluição. É só comparar a área ocupada numa rua por um ônibus e sua capacidade de transportar passageiros e depois transferir este mesmo número de passageiros para a quantidade de carros que seria necessária para este transporte" (BAZANI, 2016a).

A figura a seguir é de uma simulação realizada pelo jornal Folha de São Paulo na avenida Pacaembú. É uma clara visualização de como a mesma quantidade de pessoas ocupa de formas diferentes o espaço urbano: 48 pessoas dispostas no espaço equivalente a um ônibus, distribuídas em carros (na proporção de 1,2 passageiros por carro) e em bicicletas. É importante destacar que a simulação considera o espaço ocupado pelos veículos parados. Quando em movimento, os veículos necessitam de ainda mais espaço, como será demonstrado no gráfico 5.



Figura 1: Ônibus consegue aproveitar melhor até 22 vezes mais o espaço urbano em relação ao carro para realidade de São Paulo

Fonte: BAZANI, 2016a.

Santos (1993, p.97) afirma ainda que a promessa de lucro futuro justificada pela demanda, aumenta a apropriação das terras urbanas e impossibilita a adoção dos serviços necessários.

Parece claro, portanto, que a lógica do capital é o motor da construção de uma paisagem perversa e excludente, que garante aos de maiores recursos a escolha dos lugares mais convenientes e com serviços e bens menos custosos, enquanto relega os mais pobres aos custos e distâncias.

A Prefeitura Municipal de São Paulo desenvolveu o SIM (Sistema Intraurbano de Monitoramento) dos Direitos Humanos (SÃO PAULO, [2004]), um mapeamento das garantias dos direitos humanos no município. Seus mapas são esclarecedores, mas só abrangem os anos de 2004, 2005 e 2006.

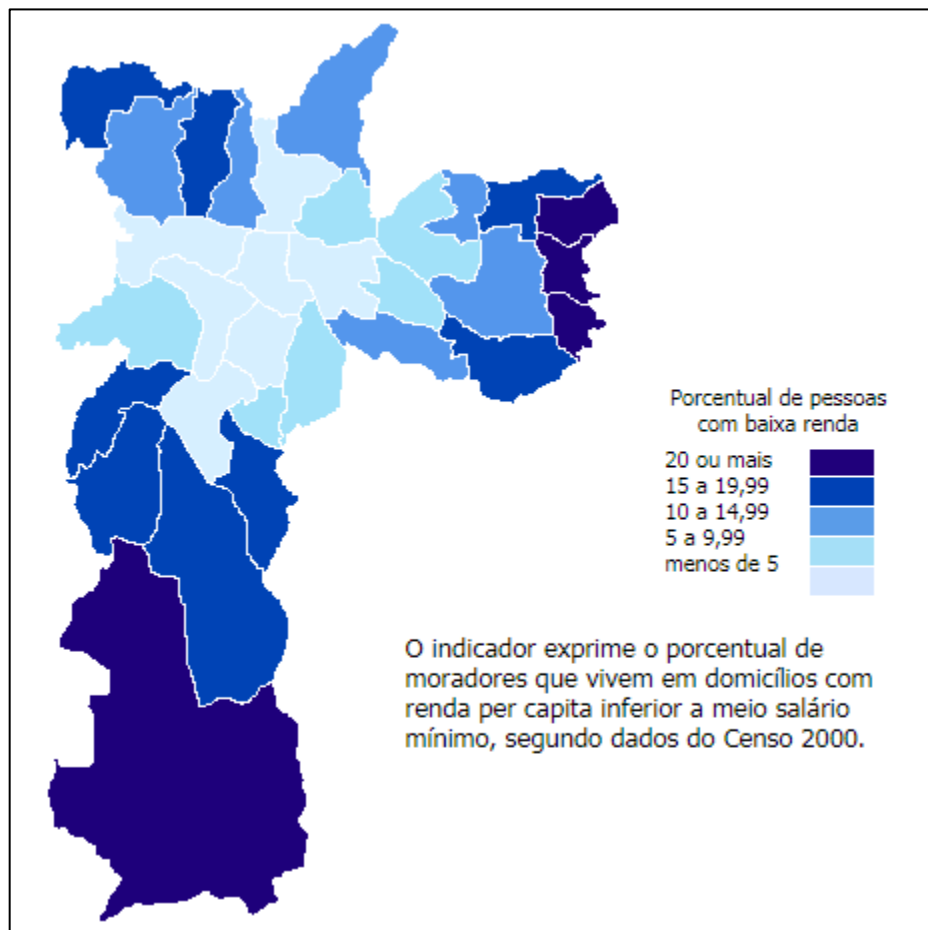


Figura 2: Porcentual da população com renda familiar per capita inferior a meio salário mínimo

Fonte: SÃO PAULO, [2004].

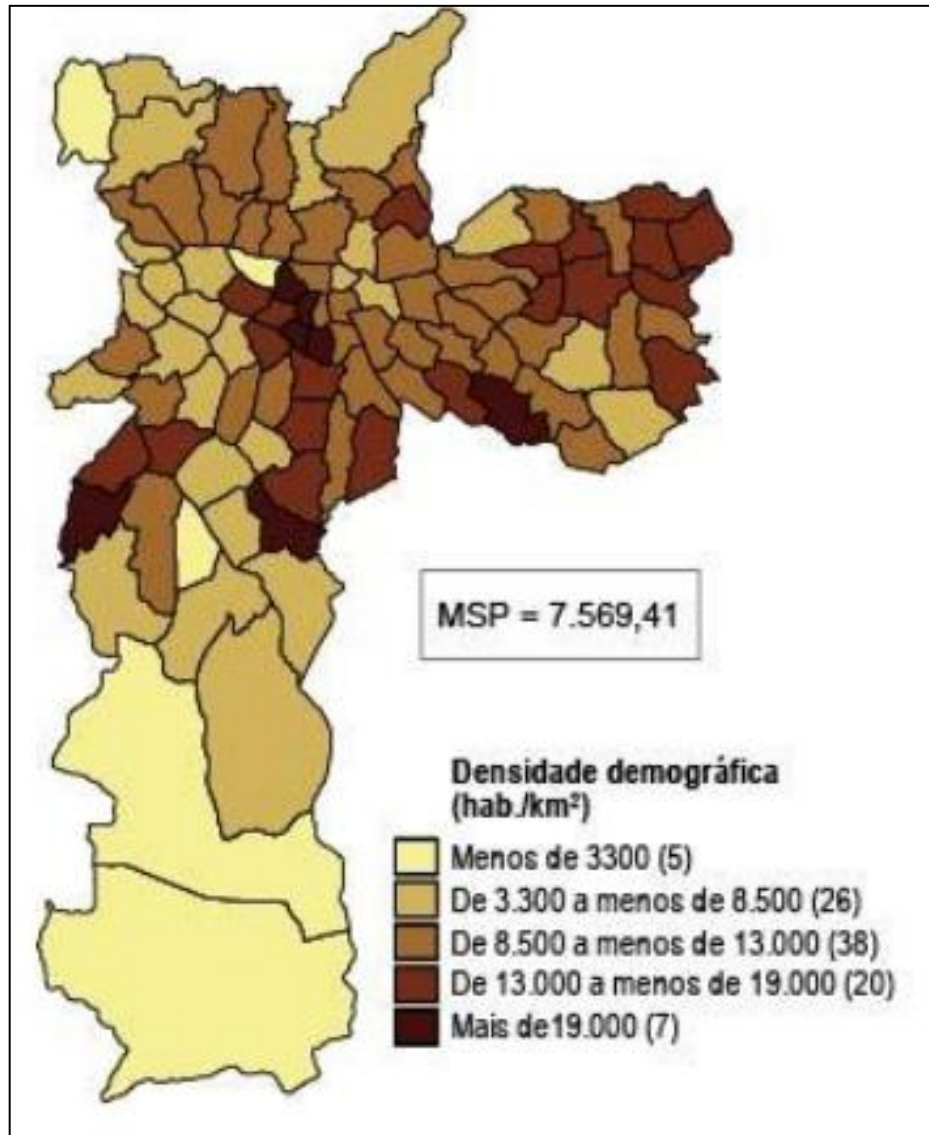


Figura 3: Densidade demográfica do município de São Paulo

Fonte: SÃO PAULO, 2014.

2. EVOLUÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE COLETIVO MUNICIPAL E AMPLIAÇÃO DO ACESSO AO CIDADÃO

2.1. AMPLIAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

Diante do recorte temporal definido para esse trabalho, o capítulo a seguir apresentará dados relativos à expansão da infraestrutura do transporte coletivo municipal (ônibus) entre os anos de 2013 e 2016, durante a gestão de Fernando Haddad à frente da Prefeitura Municipal de São Paulo.

No período, a frota de ônibus do município se manteve estável (aumento de 0,22%), mas houve um incremento na capacidade de passageiros de quase 5%, ou 56.807 lugares, por conta do aumento da frota de ônibus articulados, com capacidade para até 171 passageiros (BAZANI, 2017).

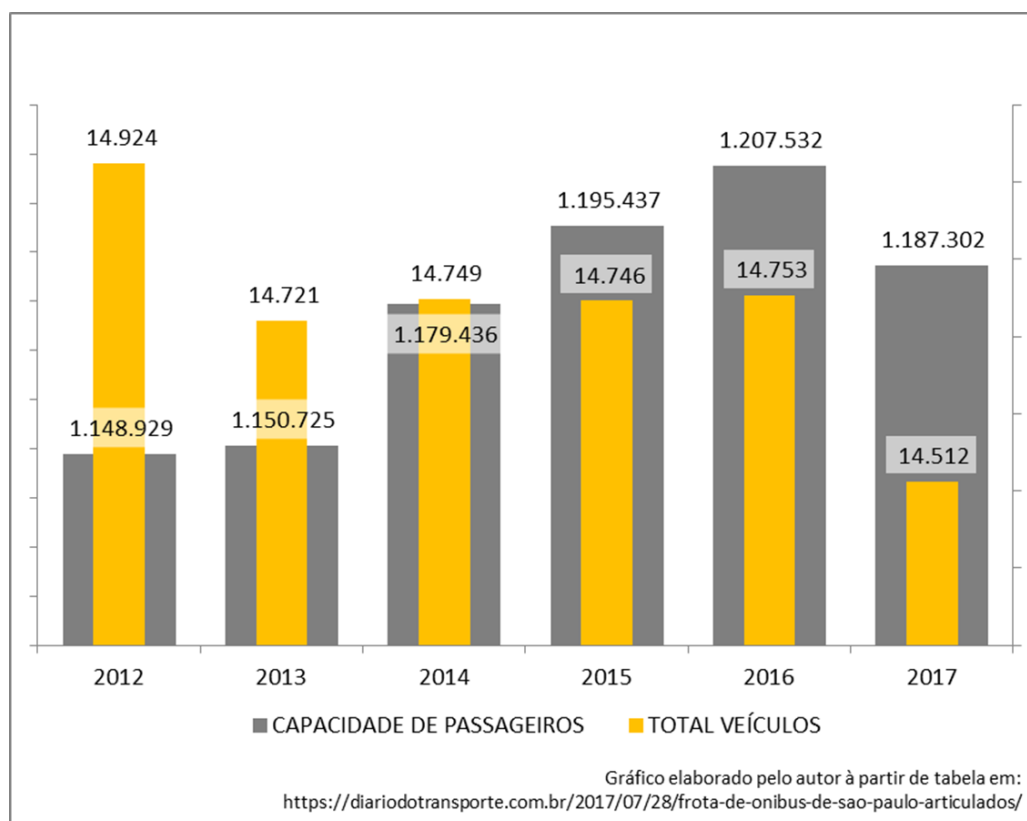


Gráfico 3: Frota de ônibus e capacidade de passageiros

Fonte: BAZANI, 2017, organizado por Caio Vinicius de Alemar.

O maior incremento se deu nas faixas exclusivas para ônibus. As faixas exclusivas são “faixas de trânsito de uso exclusivo de ônibus, em vias em que o volume destes veículos for considerado elevado, garantindo aos demais, o acesso às garagens e a outras vias que se conectam.” São dos tipos: a) com período regulamentado (sem horário ou com horário e dia da semana de validade); b) de acordo com o posicionamento na pista, na faixa da extrema direita ou na faixa da extrema esquerda (SÃO PAULO, 2001).

Foram implantados 423 quilômetros de faixas exclusivas até dezembro de 2016. Considerando-se que o município possuía 92 quilômetros, houve um acréscimo de 470% (BAZANI, 2016b). Importante destacar que uma faixa de rolamento dedicada a ônibus transporta 10 vezes mais passageiros que a mesma faixa dedicada aos carros (PETZHOLD, 2014). Também foram construídos ou requalificados 42 quilômetros de corredores exclusivos. E 30 quilômetros foram licitados (BAZANI, 2016b).

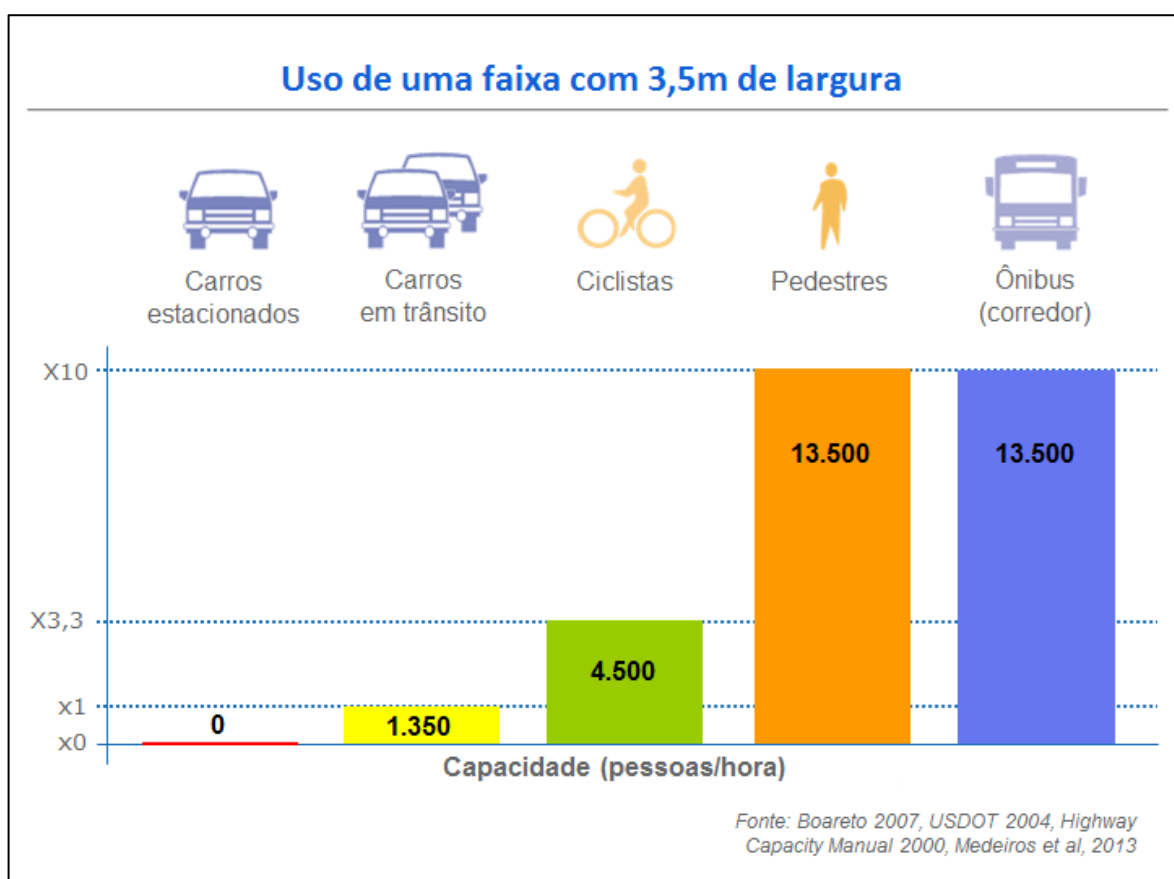


Gráfico 4: Uso de uma faixa com 3,5m de largura

Fonte: PETZHOLD, 2014.

A Região Norte tinha 18km de faixas e corredores até 2012. Em 2013 foram implantados 36km de faixas exclusivas. O Centro recebeu 31km de faixas exclusivas e passou a contar com 49km faixas e corredores exclusivos para o transporte público em 2013. A Zona Oeste tinha 19km de faixas exclusivas e recebeu mais 38km de faixas e 27km de corredores. A Região Sul se tornou a segunda região do município com maior estrutura exclusiva para ônibus em 2013, dobrando sua malha com o acréscimo de 79km de faixas. A Zona Leste teve a maior expansão, com 135km de faixas implantadas em 2013 e atingiu 185km de faixas e corredores destinados ao transporte coletivo (DÁ... 2013).

As faixas exclusivas para ônibus proporcionaram uma redução de 40 minutos por dia nas viagens e tiveram impacto zero ou até positivo nos veículos que trafegam fora dela. *”Ou seja, a faixa exclusiva de ônibus, no máximo, aumentou a velocidade média dos demais veículos e, no mínimo, não a afetou”* (PATINI, 2019).

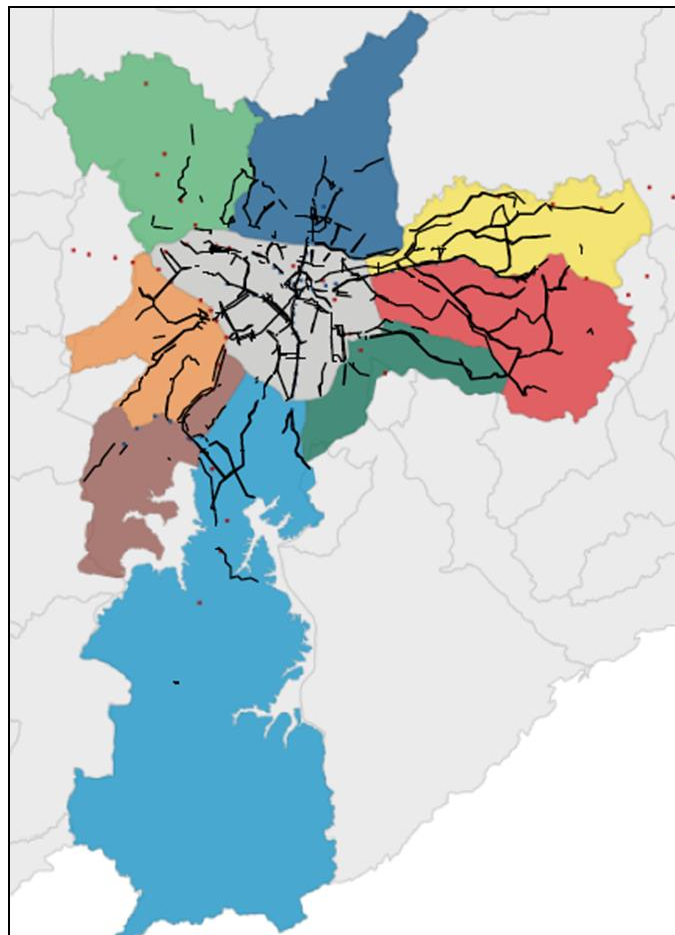


Figura 4: Faixas exclusivas para ônibus no município de São Paulo

Fonte: CORREDORES... [2020].

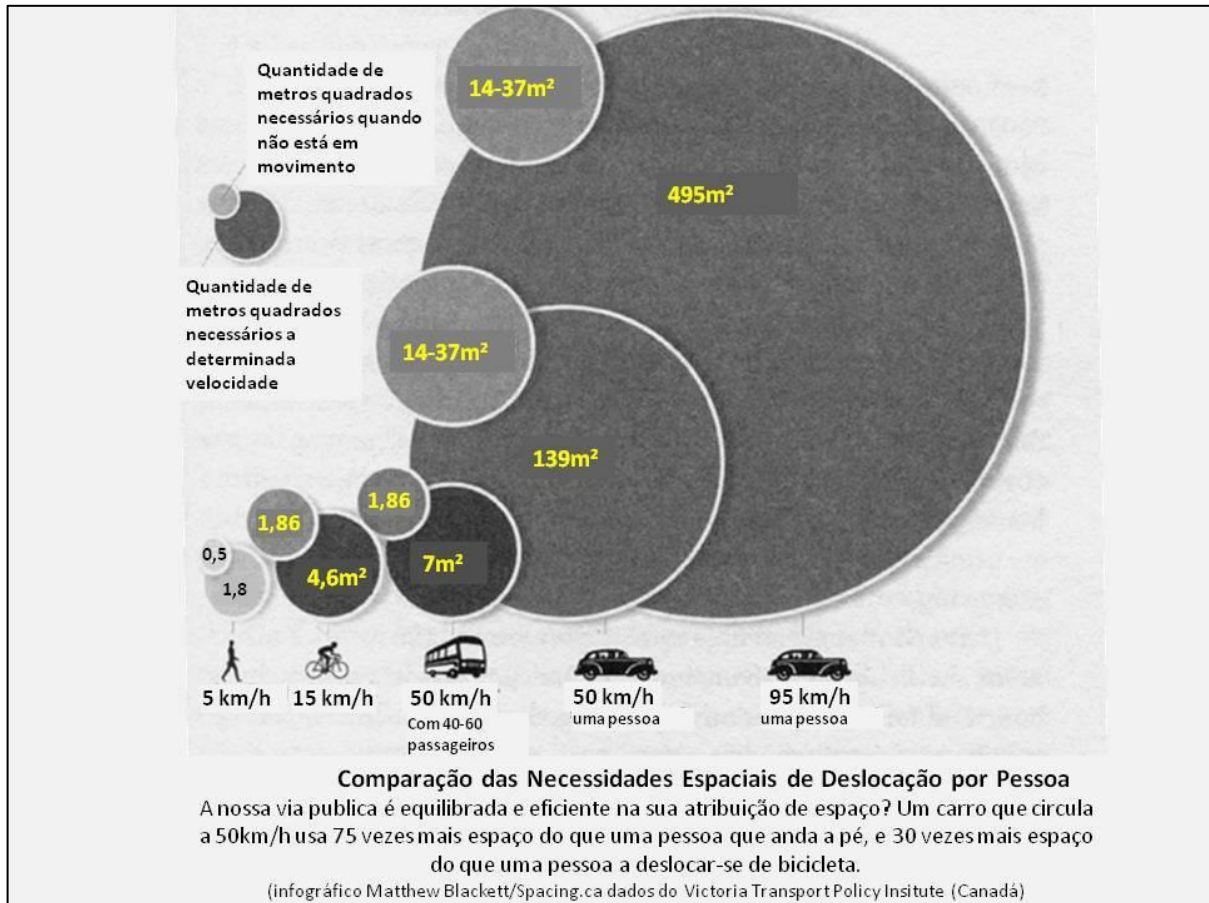


Gráfico 5: Comparação das necessidades espaciais de deslocação por pessoa

Fonte: A EFICIÊNCIA... 2018.

Considerando apenas as faixas exclusivas e que elas têm 3,5 metros de largura, são 1.480.500m² de pavimento asfáltico que tiveram o uso reorientado para o transporte coletivo. Isso quer dizer que um ativo instalado, que tinha capacidade para ser utilizado por 10.651 pessoas simultaneamente, teve sua capacidade ampliada em quase 20 vezes, e agora pode ser utilizada por 211.500 pessoas³.

Outras alterações de infraestrutura que merecem destaque são melhorias no conforto e comodidade do passageiro, proporcionadas por meio das Portarias da Secretaria Municipal de Transportes (SMT) 9/2015, que estabelece a obrigatoriedade de ar-condicionado nos veículos de transporte de passageiros (São Paulo [SP], 2015a) e 112/2015, que estabelece normas para acesso gratuito à internet no interior dos ônibus (São Paulo [SP], 2015d).

³ 423km de faixas exclusivas com 3,5metros de largura resultam na área apresentada. Essa área, dividida pela área usada por 1 pessoa de carro (139m²), resulta em 10.651 pessoas. a mesma área dividida pela área de 1 pessoa em ônibus (7m²) resulta em 211.500 pessoas.

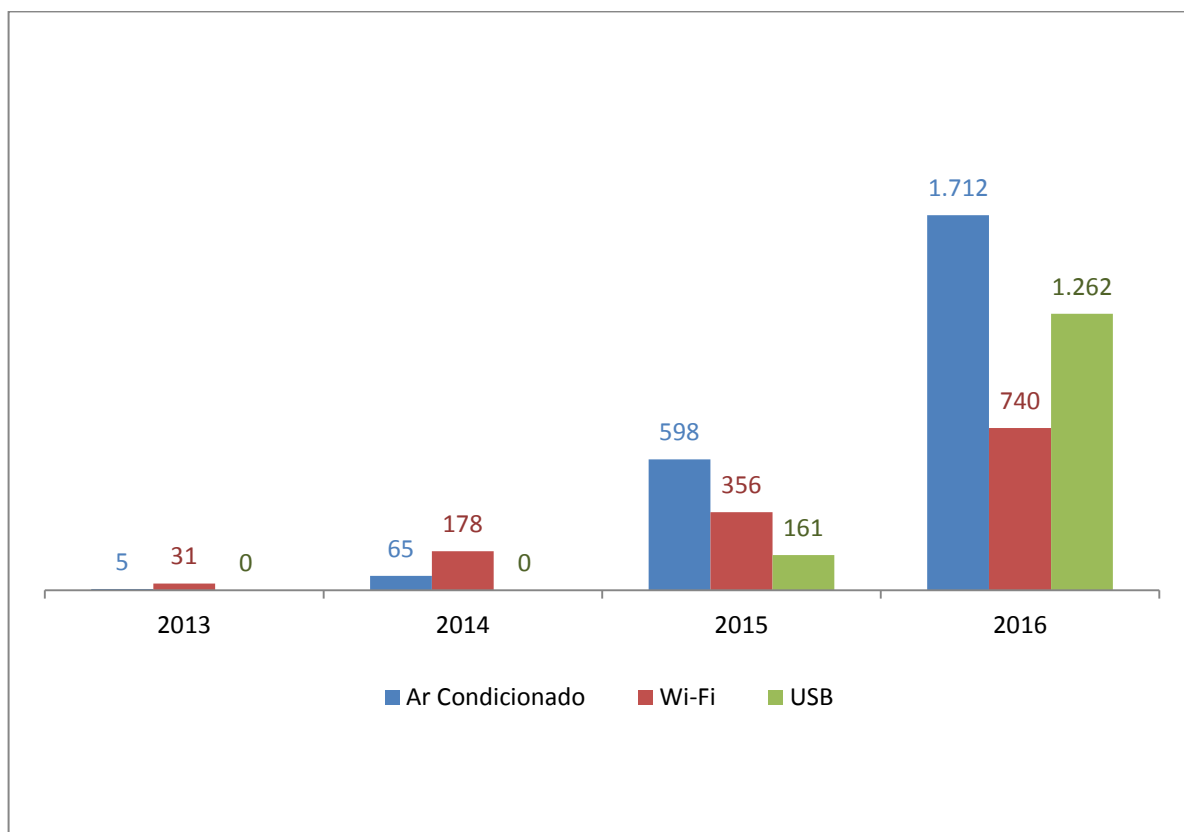


Gráfico 6: Itens de conforto na frota de ônibus municipais

Fonte: BAZANI, 2017, organizado por Caio Vinicius de Alemar.

Em 2015 a Prefeitura de São Paulo recebeu o prêmio *Sustainable Transport Award* (Prêmio Transporte Sustentável), pela implementação de 460 quilômetros de faixas exclusivas para ônibus e 150 quilômetros de ciclovias (BELO... 2015).

O prêmio é um reconhecimento a projetos de transporte inovadores e sustentáveis. Assim, diante do exposto no capítulo, observa-se que houve um incremento de infraestrutura nas regiões mais densamente habitadas e com renda familiar per capita mais baixa, como pode se observar nas figuras 2, 3 e 4, por conta da implantação de muitas faixas exclusivas para ônibus. E se a frota de ônibus permaneceu estável, houve incremento na capacidade de passageiros e no conforto para o usuário, com ar condicionado, Wi-Fi e tomadas USB para carregamento de aparelhos eletrônicos.

2.2. AMPLIAÇÃO DO ACESSO

O acesso ao sistema público de transportes constitui um segundo indicador. É importante saber se a população, e principalmente os mais pobres e vulneráveis, tiveram o acesso ao transporte público ampliado.

Em 2013, os usuários do transporte coletivo com deficiência e mobilidade reduzida passam a ter direito ao desembarque entre os pontos de ônibus (São Paulo [SP], 2013b). Em 2016, a Lei 16.490 estende esse direito às mulheres e idosos, entre 22h e 5h (São Paulo [SP], 2016e).

Em 2014 a idade mínima de gratuidade para idosos passou a ser de 60 anos para ambos os sexos. Em 2015 é instituído o Bilhete Único do Trabalhador Desempregado⁴ com validade de 90 dias (São Paulo [SP], 2015c) e entra em vigor o passe livre estudantil para alunos da rede municipal, de universidades públicas e com renda familiar per capita de 1,5 salários mínimos e beneficiários do Prouni, Fies, Bolsa Universidade e Cotas Sociais. Também foram criadas as modalidades diária, semanal e mensal do Bilhete Único, com mais de dois milhões de cartões cadastrados até fevereiro de 2016. (BAZANI, 2016b).

O Bilhete Único nas modalidades 24h, Semanal (São Paulo [SP], 2015b) e Mensal (São Paulo [SP], 2013c), ofereciam descontos aos usuários intensivos do sistema de transporte municipal. Em 2016, após o reajuste das passagens para R\$3,80, o Bilhete Único 24h custava R\$10,00 (preço de 2,6 viagens), o Semanal R\$38,00 (preço de 10 viagens) e o Mensal R\$140,00 (preços de 36,8 viagens) (SÃO PAULO, 2016).

As modalidades do Bilhete Único permitem viagens ilimitadas no período. No caso de Bilhete Único Mensal, a economia chega a 16%, se consideramos que as 44 viagens mensais de ida e volta para o trabalho são realizadas pelo preço de 36,8 viagens. Além disso, o Bilhete Único Mensal pode ser usado aos finais de semana e para atividades de lazer. Sem dúvidas, um grande benefício para o trabalhador de baixa renda, diante do piso salarial de São Paulo, que passou a R\$ 1.000,00 em abril de 2016.

Ainda em 2015 foi implantado o serviço de ônibus noturno, com 50 linhas que basicamente seguem as rotas do Metrô e 101 linhas que servem bairros (BAZANI, 2016b).

⁴ Revogado pelo decreto nº 58.639 de 22 de fevereiro de 2019.

Ainda em termos de acesso, em 2016 a Portaria 32 da SMT autoriza e regulamenta o transporte de bicicletas nos ônibus (São Paulo [SP], 2016b).

É possível afirmar, portanto, que o acesso ao transporte público foi facilitado pelas diversas ações formais do poder executivo, como as modalidades que conferem gratuidade e descontos, melhorias nos horários e nas condições de uso e incremento de outros usuários ao sistema, como ciclistas e trabalhadores desempregados.

3. NOVAS ALTERNATIVAS E INICIATIVAS DE REORIENTAÇÃO DOS ATIVOS DE TRANSPORTE

Como novas alternativas de transporte serão abordadas tanto a construção de ciclovias, também responsáveis pelo prêmio *Sustainable Transport Award*, como programas de incentivo ao uso de bicicletas e a regularização dos aplicativos de transporte, como *Uber*. Já as iniciativas de reorientação dos ativos de transporte mostram um novo olhar sobre asfalto, que passa a ser também o espaço dos pedestres.

No início de 2013 foi lançado o Programa de Proteção à Vida, uma série de ações para aumentar a segurança no trânsito, especialmente para os pedestres. Com diversas frentes de atuação, como redução de velocidade nas vias arteriais para 50km/h, faixas para pedestres diagonais em grandes cruzamentos e bolsões de parada junto aos semáforos para motociclistas e bicicletas (PROGRAMA... 2016), o Programa já apresenta resultados, observados no gráfico a seguir.

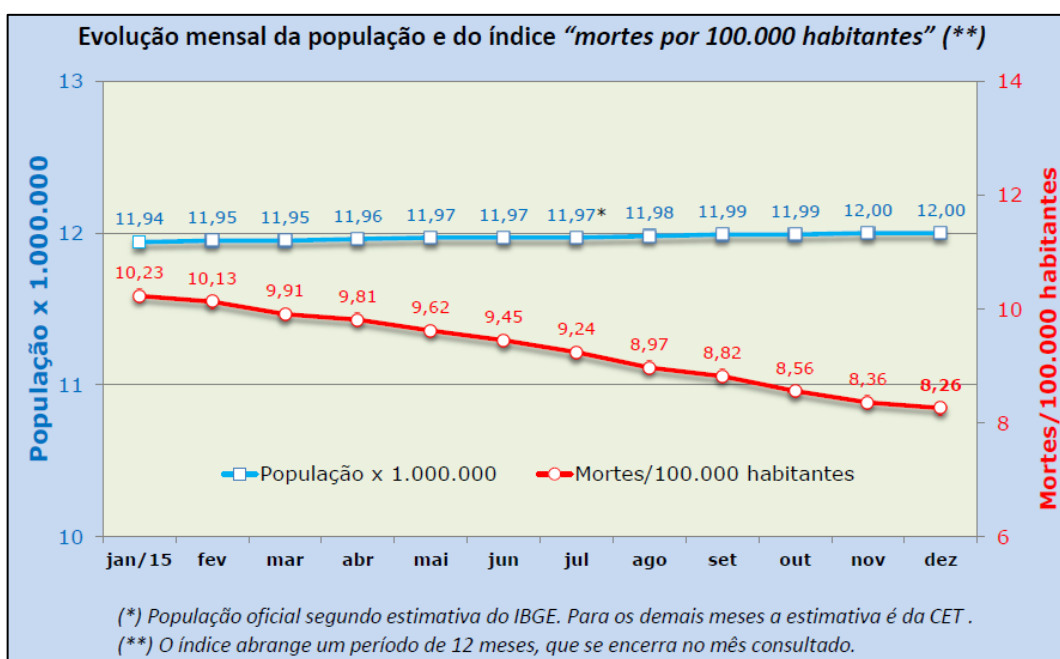


Gráfico 7: Evolução mensal da população e do índice “mortes por 100.000 habitantes”

Fonte: TANSCHUIT, 2016.

demandas da periferia e a percepção, principalmente no Centro, da melhoria da condição para o deslocamento.

“E uso intenso não somente por aqueles ciclistas convencionais, digamos assim, que são aqueles ciclistas que a gente vê mais comumente. No Centro tem muito entregador usando bicicleta cargueira, mas existe também gente usando aquele espaço para levar carrinho por exemplo, porque as calçadas são esburacadas e não tem guia rebaixada. E esse espaço faz sentido naquele lugar porque naquele lugar falta espaço, no sentido de que tem escassez de espaço, pela demanda que tem pelo espaço público. Sem aquilo, aquelas pessoas não tem como circular porque os carros ocupam toda a via e acabam tendo que usar a calçada” (LEMOS, 2019).

Alinhada à implantação da rede cicloviária, foi instituído o Programa Integra-Bike São Paulo, *“destinado à implantação e integração de um sistema de bicicletas públicas aos principais terminais rodoviários, estações de trem e de metrô”*. Merecem destaque seus objetivos: *“I - afirmar a bicicleta enquanto importante modal de transporte na Cidade; II - integrar os bairros aos terminais e eixos modais de transporte público, por meio de estações para retirada de bicicletas por empréstimo; III - integrar o sistema de bicicletas ao Bilhete Único, garantindo a interação dos transportes municipais; IV - oferecer o serviço em todas as regiões da Cidade”* (São Paulo [SP], 2016a).

Outra iniciativa de inclusão da bicicleta no cotidiano do município foi a promulgação da Lei 16.547, que Institui o Programa Bike SP, *“destinado ao incentivo ao uso de bicicleta como meio de transporte, com vistas a melhorar as condições de mobilidade urbana na cidade, através da promoção de modal de transporte não poluente”*. Também merecem destaque seus objetivos: *“I - a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários como modalidade de deslocamento eficiente e saudável; II - a redução de veículos automotores em circulação e dos índices de emissão de poluentes no ar; III - a melhoria das condições de saúde da população; IV - o desenvolvimento de ações voltadas à melhoria do sistema de mobilidade cicloviária; V - a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do veículo automotor nas locomoções urbanas; VI - o incentivo ao uso da bicicleta para os deslocamentos ao trabalho; VII - a promoção do programa de compartilhamento de bicicleta, em especial para os deslocamentos de integração ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros”* (São Paulo [SP], 2016f).

Os dois programas têm claro propósito de incluir a cultura da bicicleta em São Paulo e de articular esse modal com os demais modais de transporte já existentes.

Outra ação que se apresenta como uma alternativa nos deslocamentos pelo município foi a regulamentação dos aplicativos de transporte pelo Decreto 56.981, que regulamenta os artigos 12 e 18, I, da *Política Nacional de Mobilidade Urbana* (São Paulo [SP], 2016c).

E se é verdade que os aplicativos de transporte se caracterizam pela precarização das condições de trabalho, também é verdade que as viagens intermediadas pelos aplicativos se tornaram mais um modal de transporte: são três viagens de aplicativos para cada viagem de táxi. E mesmo assim houve aumento de 24,5% na utilização de táxis entre 2007 e 2018, segundo pesquisa Origem e Destino do Metrô. (VIAGENS... 2018). Os aplicativos de transporte proporcionam uma viagem mais barata, às vezes a metade de preço do taxi, o que ampliou a base de usuários.

Há ainda um novo olhar sobre o asfalto, não mais como lugar do carro, mas também como lugar das pessoas. O Decreto 55.045 (São Paulo [SP], 2014) regulariza os parklets: mini praças instaladas no viário asfáltico, no espaço de vagas de estacionamento para carros. São espaços convidativos para o desfrute e descanso, de uso público para os pedestres. São Paulo foi a quarta cidade do mundo a integrar os parklets nas políticas de mobiliário urbano (BONEL, 2016).

“A cidade precisa de locais de descanso, de convívio, áreas mais verdes. Isso aumenta a quantidade de ‘olhos’ na rua, influenciando na segurança, além do componente de melhoria econômica local” (PAIVA apud BONEL, 2016).

“Só em São Paulo, para exemplificar, cerca de 80% do espaço viário da cidade é destinado à utilização por veículos automotores. Essa lógica de não integrar pessoas ao espaço público vem sendo subvertida em algumas cidades brasileiras desde a popularização dos parklets, um marco na quebra dos paradigmas da mobilidade a pé” (BONEL, 2016).

“Com a dispersão [dos parklets], forma-se um sistema, uma rede de espaços públicos que cria paisagens mais interessantes na cidade e estimula as pessoas a caminharem” (ORTENBLAD apud BONEL, 2016).

“Os parklets aparecem em um momento de fomento à baixa velocidade. Ele incentiva a utilização da cidade pelo pedestre e pelo ciclista, em uma relação mais próxima entre pessoas e lugares e, por isso, são locais de encontro” (FARIAS apud BONEL, 2016).

Dentro desse novo olhar, outra iniciativa foi a abertura das ruas para pedestres e fechamento para os carros aos domingos e feriados, com a instituição do Programas Ruas

Abertas, “*visando promover o desenvolvimento sustentável da Cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, e garantir a equidade no uso do espaço público de circulação em vias e logradouros públicos*”, onde “*são permitidas manifestações artísticas, culturais e esportivas*” (São Paulo [SP], 2016d). O programa visa criar espaços de convivência diante de uma nova forma de uso das vias públicas. Todas as subprefeituras têm autonomia para definição das vias que integrarão o programa e horários de funcionamento.

A redução das velocidades nas principais vias do município também pode ser citada como ação de melhoria da mobilidade, pois permite que mais veículos utilizem simultaneamente o leito asfáltico. E com mais pedestres presentes no cotidiano das vias públicas, a redução da velocidade, além de ser uma tendência mundial para Oliveira e Mendonça (2016), tornou o trânsito mais seguro, portanto também diz respeito à qualidade da mobilidade urbana. Como resultado da ação, a Marginal Tietê ficou 19 meses sem registro de mortes por atropelamento (RODRIGUES; RUSSO, 2016).

Com uma relação complementar à mobilidade, o programa WiFi LivreSP, criado em 2014, “*tem por objetivo oferecer internet pública, gratuita e de qualidade aos cidadãos paulistanos, contribuindo para a inclusão digital e para democratização do acesso à informação*” (SÃO PAULO, [2014]). O programa permite que o cidadão acesse ferramentas digitais, o que reduz deslocamentos físicos. Portanto, possibilita uma redução da necessidade de deslocamento pelo município.

Em 2014 o Laboratório de Mobilidade Urbana (*MobiLab*), da Secretaria Municipal de Transportes, recebeu o Prêmio *MobiPrize*, organizado pela Universidade de Michigan, nos Estados Unidos. “*O prêmio é dado em reconhecimento a governos que demonstram esforços para construir uma cultura de inovação e encorajar o empreendedorismo em transporte sustentável por meio de medidas como compartilhamento de dados, financiamentos e permitir a mudança de políticas na área*” (POLÍTICAS... [2016]).

As diversas ações de inclusão vão além da mobilidade propriamente dita, mas dão outro caráter à cidade, que passa a ser mais amigável ao pedestre.

4. CONCLUSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em conclusão, a gestão de Fernando Haddad à frente da Prefeitura Municipal de São Paulo, entre 2013 e 2016, realizou significativos investimentos em mobilidade, inclusive com reconhecimento internacional através de diversas premiações (APÊNDICE A). E essa atuação não ficou restrita aos modais tradicionais de transporte, embora sem desconsiderar suas importâncias.

O que chama a atenção foi justamente a reorientação dos ativos já existentes no município de São Paulo. As ruas, avenidas e vagas de estacionamento, todas voltadas para os carros, foram ressignificadas: se “*o espaço das águas virou o espaço dos carros*” (ENTRE RIOS, 2009), agora o asfalto dos carros virou o asfalto dos ônibus, das bicicletas e dos pedestres, sem prejuízos aparentes para os carros. E com uma eventual mudança na cultura do transporte, esse eventual prejuízo tende a ser ainda menor.

De todas as ações descritas, nos parece especialmente significativas as intervenções no leito asfáltico e nas modalidades e gratuidades de bilhetes de transporte. Reordenar esse espaço, historicamente destinado aos carros, para o transporte coletivo, para bicicletas e para os pedestres implica em valorizar uma nova forma de mobilidade, com resgate de parte do espaço público. As modalidades de bilhetes têm sua importância por conta das enormes diferenças sociais, históricas no Brasil.

Então fica claro que a gestão de Fernando Haddad a frente da Prefeitura Municipal de São Paulo, entre 2013 e 2016, realizou investimentos socialmente justos no transporte público, com objetivo também de atender aos mais pobres, em oposição ao privilégio histórico conferido ao transporte individual.

Como considerações finais, pretendemos que esse trabalho amplie os debates sobre ações governamentais orientadas para mobilidade. Temas como: políticas de transporte para motocicletas, melhoria da condição do ar e redução de acidentes são exemplos.

Mas, sem dúvida, as ações da gestão Haddad tiveram grande importância, já que a cidade foi selecionada em 2015 para a implementação da Iniciativa *Bloomberg* para Segurança Rodoviária Global. “*O objetivo da ação é promover uma melhoria nos processos de formulação e implementação de projetos e políticas públicas municipais em segurança rodoviária nas maiores cidades do mundo, criando uma rede mundial de cidades com*

compromisso pelo combate às mortes no trânsito e experiências exemplares no tema” (POLÍTICAS... [2016]).

Jornais estrangeiros também reconheceram as atuações do prefeito. Em 23 de setembro de 2015, Johnson e Jelmayer (2015) afirmaram no jornal norte-americano Wall Street Journal: *“If São Paulo’s highly unpopular mayor, Fernando Haddad, were the boss of San Francisco, Berlin or some other forward-looking metropolis, he might be regarded as an urban visionary”*⁶. E em 4 de outubro de 2015, foi a vez do jornal The New York Times afirmou que *“o prefeito Fernando Haddad (PT) lidera um movimento que desafia a supremacia do automóvel”* (DEPOIS... 2015).

Ainda, a gestão criou um arcabouço jurídico, composto de Decretos e Portarias, para dar suporte a essa nova visão de mobilidade, que pode vir a ser avaliado futuramente:

- Portaria Secretaria do Governo Municipal - SGM Nº 1.154 de 22 de outubro de 2013: **Institui a criação da Comissão Municipal Intersetorial do Projeto Vida no Trânsito, Comitê Municipal Intersetorial de Gestão do Projeto Vida no Trânsito e, Comitê Gestor da Informação.**
- Portaria Secretaria Municipal dos Transportes / Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes Nº 2 de 16 de janeiro de 2014: **Dispõe sobre a padronização dos protocolos de comunicação dos sistemas inteligentes de monitoramento, controle e fiscalização de trânsito (ITS - Intelligent Transportation Systems), dos controladores semafóricos e das centrais de controle de trânsito e transporte empregados no Município de São Paulo.**
- Portaria Secretaria do Governo Municipal - SGM Nº 329 de 7 de março de 2014: **Institui a Comissão Municipal Intersetorial do Projeto Vida no Trânsito, na cidade de São Paulo.**
- Portaria Secretaria Municipal de Transportes - SMT Nº 42 de 6 de junho de 2014: **Constitui Grupo de Trabalho para atuar com enfoque nos impactos na saúde e no meio ambiente das ações na mobilidade.**
- Portaria Intersecretarial Secretaria Municipal de Transportes - SMT; Secretaria Municipal da Saúde - SMS Nº 1 de 5 de janeiro de 2015: **Constitui um Grupo**

⁶ “Se o impopular prefeito de São Paulo fosse o chefe de São Francisco, Berlim ou alguma outra metrópole de característica inovadora, ele seria reconhecido como um visionário em políticas urbanas” (BAZANI, 2015).

de Trabalho Intersecretarial com o propósito de monitorar dados de acidentes de trânsito e os consequentes impactos na mobilidade urbana, no meio ambiente e na saúde pública, sistematizando experiências e construindo indicadores de aferição e comparação.

- Decreto nº 56.834 de 24 de fevereiro de 2016: **Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015.**
- Portaria Secretaria Municipal de Transportes - SMT Nº 76 de 20 de outubro de 2015: **Regulamenta as atividades do laboratório de mobilidade urbana e protocolos abertos da Secretaria, da CET e da SPTrans, iniciativa resultante de esforços comuns dessas entidades e fruto do Centro Integrado de Mobilidade Urbana, cujas atividades foram contratadas pela SMT com a Fundação de Apoio à Universidade de São Paulo – FUSP.**
- Portaria Secretaria Municipal de Transportes - SMT Nº 97 de 23 de novembro de 2015: **Constitui Comissão Especial de Concurso de Projetos, para o processamento e o julgamento da licitação na modalidade Concurso Público, que tem como objeto a seleção, contratação e internalização de projetos de tecnologia da informação e comunicação com foco em mobilidade.**
- Portaria Intersecretarial Secretaria Municipal de Educação - SME; Secretaria Municipal de Transportes - SMT Nº 5 de 29 de dezembro de 2015: **Dispõe sobre as normas e procedimentos para o funcionamento do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito Vai e Volta e define as Responsabilidades das Secretarias Municipais de Educação e de Transportes.**

Como afirmou Bazani (2016b), a mobilidade teve grande destaque durante a gestão de Fernando Haddad e papel central na escolha do seu sucessor. Sendo verdade isso, também é verdade que as medidas de mobilidade adotadas deixaram um legado. Em pouco tempo, as faixas de ônibus chegaram a ter aprovação de 92% segundo Datafolha (BAZANI, 2016b), os aplicativos de transporte continuam presentes, a Avenida Paulista aberta para pedestres *“obteve sucesso em atingir seus objetivos iniciais, impactando positivamente a vitalidade urbana”* (PAULISTA... [2019]) e a visão de ciclistas em ciclovias é cada vez mais comum.

REFERÊNCIAS⁷

- A EFICIÊNCIA da bicicleta como meio de transporte.** 2018. MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (Portugal). Disponível em: <https://forum.mubi.pt/t/a-eficiencia-da-bicicleta-como-meio-de-transporte/5204>. Acesso em: 28 maio 2020.
- AB'SABER, Aziz Nacib; MENEZES, Cynara. **O que é ser geógrafo.** Rio de Janeiro: Record, 2007. 207 p.
- BAROUCHE, Tônia de Oliveira. **O caos da mobilidade urbana: uma análise do atual regime de financiamento do transporte público municipal e a necessidade da construção de novos paradigmas.** In: DIREITOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS, 2014, Florianópolis. **(Re) Pensando o Direito: Desafios para a Construção de novos paradigmas.** Florianópolis: CONPEDI/UFSC, 2014. p.404-425. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=ba2cf4148007ed8a>. Acesso em: 5 maio 2020.
- BAVA, Silvio Caccia. **A cidade como mercadoria.** 2013. Disponível em: <https://diplomatie.org.br/a-cidade-como-mercadoria>. Acesso em: 25 abril 2020.
- BAZANI, Adamo. **Wall Street Journal diz que se Haddad fosse prefeito em outro país, seria classificado como “visionário”.** 2015. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2015/09/23/wall-street-journal-diz-que-se-haddad-fose-prefeito-em-outro-pais-seria-classificado-como-visionario>. Acesso em: 25 maio 2020.
- _____. **Ônibus consegue aproveitar melhor até 22 vezes mais o espaço urbano em relação ao carro para realidade de São Paulo.** 2016a. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2016/01/24/onibus-consegue-aproveitar-melhor-ate-22-vezes-mais-o-espaco-urbano-em-relacao-ao-carro-para-realidade-de-sao-paulo>. Acesso em: 6 janeiro 2020.

⁷ Referências geradas pelo recurso MORE – Mecanismo Online para Referências, disponível em <http://novo.more.ufsc.br/inicio>.

_____. **Opinião: Balanço de Haddad na mobilidade urbana.** 2016b. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2016/12/29/opinio-balanco-de-haddad-na-mobilidade-urbana>. Acesso em: 13 maio 2020.

_____. **Frota de ônibus de São Paulo: em 4,5 anos, número de articulados sobe mais de 80% na cidade.** 2017. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2017/07/28/frota-de-onibus-de-sao-paulo-articulados>. Acesso em: 12 maio 2020.

BELLESA, Mauro. **A mobilidade urbana como fator de sustentabilidade das cidades.** 2017. Disponível em: <http://www.iea.usp.br/noticias/virada-sustentavel-3>. Acesso em: 7 setembro 2018.

BELO Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo Win 2015 Sustainable Transport Award. 2015. Disponível em: <https://www.itdp.org/2015/01/14/belo-horizonte-rio-de-janeiro-sao-paulo-win-2015-sustainable-transport-award>. Acesso em: 28 maio 2020.

BONEL, Diego. **Parklets: a reinvenção da função das calçadas e um oásis para integração.** 2016. Disponível em: <https://medium.com/@comoanda/parklets-a-reinven%C3%A7%C3%A3o-da-fun%C3%A7%C3%A3o-das-cal%C3%A7adas-e-um-o%C3%A1sis-para-integra%C3%A7%C3%A3o-8d0b7bb7c5f3>. Acesso em: 25 maio 2020.

CARVALHO, Erasmo Moreira de; SLOMSKI, Valmor. **Bens Públicos de Infra-estrutura: um Estudo Crítico-dialético das Práticas Relacionadas ao Reconhecimento e Evidenciação Contábil.** 2006. Disponível em: http://www.anpad.org.br/diversos/down_zips/10/enanpad2006-fica-0946.pdf. Acesso em: 26 junho 2020.

CERQUEIRA, Eugênia Dória Viana. **As desigualdades de mobilidade nas periferias da Região Metropolitana de Belo Horizonte: um estudo das atividades de comércio, lazer e saúde.** 2018. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962018000100035&lng=en&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 25 abril 2020.

CICLOVIAS - SP400KM. [2014]. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/cidadao/transportes/bicicletas/onde-andar/ciclovias-sp400km>. Acesso em: 28 maio 2020.

CITIES100: São Paulo - Incentivizing Density Near Public Transit. 2015. Disponível em: https://www.c40.org/case_studies/cities100-sao-paulo-incentivizing-density-near-public-transit. Acesso em: 28 maio 2020.

CORREDORES e Faixas Exclusivas: 500 km de faixas exclusivas e 132 km de corredores. [2020]. Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/corredores-e-faixas-exclusivas/>. Acesso em: 28 maio 2020.

DÁ LICENÇA PARA O ÔNIBUS. 2013. Dados colhidos em parceria CET/SPTrans. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/cidadao/transportes/transporte-publico/dal-licenca-para-o-onibus>. Acesso em: 28 maio 2020.

DEPOIS do Wall Street Journal, Haddad é elogiado pelo jornal The New York Times. 2015. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/politica/2015/10/05/interna_politica,695015/depois-do-wall-street-journal-haddad-e-elogiado-pelo-jornal-the-new-y.shtml. Acesso em: 25 maio 2020.

GIRARDI, Giovana. Em São Paulo, carros levam 30% dos passageiros, mas respondem por 73% das emissões: análise inédita calcula o papel de cada modal na concentração de poluentes e gases de efeito estufa na capital paulista. 2017. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/10389/carros-levam-30-dos-passageiros-mas-respondem-por-73-das-emissoes-em-sp.html>. Acesso em: 25 abril 2020.

GRACIANI, Leonardo. Mobilidade Urbana: um estudo sobre a cidade universitária Armando Salles de Oliveira. 2017. 62 f. TGI (Graduação) - Curso de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

HARVEY, David. O direito à cidade. 2012. DHarvey@gc.cuny.edu. Disponível em: https://edisiplinas.usp.br/pluginfile.php/272071/mod_resource/content/1/david-harvey%20direito%20a%20cidade%20.pdf. Acesso em: 25 abril 2020.

JOHNSON, Reed; JELMAYER, Rogerio. Mayor Fernando Haddad's Pro-Bike Push Polarizes São Paulo. 2015. Disponível em: <https://www.wsj.com/articles/mayor-fernando-haddads-pro-bike-push-polarizes-sao-paulo-1443031374>. Acesso em: 28 maio 2020.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2011. 143 p. Tradução: Rubens Eduardo Frias.

PAULISTA Aberta: os impactos para visitantes e moradores após quatro anos do programa. [2019]. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento do Brasil (ITDP Brasil). Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/928149/paulista-aberta-os-impactos-para-visitantes-e-moradores-apos-quatro-anos-do-programa>. Acesso em: 21 junho 2020.

MARICATO, Erminia. **A Cidade Sustentável**. [2011]. Disponível em: <https://idoc.pub/documents/a-cidade-sustentavel-erminia-maricatopdf-eljqo3rx8541>. Acesso em: 25 abril 2020.

NUMA cidade avançada, ricos usam o transporte público: Entrevista Enrique Peñalosa. 2008. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff0612200834.htm>. Acesso em: 31 maio 2020.

O GLOBO, Acervo. **Washington Luís inaugura a primeira rodovia asfaltada do país, a Rio-Petrópolis: lema do presidente, "governar é abrir estradas", virou realidade em agosto de 1928**. Há 90 anos, ele assumia o governo e se tornaria o último presidente da república velha. 2017. Disponível em: <https://acervo.oglobo.globo.com/rio-de-historias/washington-luis-inaugura-primeira-rodovia-asfaltada-do-pais-rio-petropolis-8849272?GLBID=1ca354d62d1889c033743ecec4ec70555612d7236485a7a42305146367962324e50395a44316d7550563269356a6e72424c63776d50494572754b464a7874626357514e696e73764d31466b476e344f774e6b4d533862526f4c7565675771546859573356673d3d3a303a6361696f616c656d61722e32303136>. Acesso em: 25 abril 2020.

OLIVA, Jaime Tadeu; FONSECA, Fernanda Padovesi. **O “modelo São Paulo”: uma descompactação antiurbanidade na gênese da metrópole**. 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rieb/n65/2316-901X-rieb-65-00020.pdf>. Acesso em: 25 abril 2020.

OLIVEIRA, André de; MENDONÇA, Heloísa. **Redução de velocidade é tendência global: veja o limite nas principais capitais do mundo**. 2016. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2016/09/27/politica/1475007474_676141.html. Acesso em: 25 maio 2020.

OS LÍDERES, projetos e personalidades mais inspiradores da arquitetura em 2015.

[2016]. Traduzido por Joanna Helm. Disponível em:

<https://www.archdaily.com.br/br/778962/architectures-most-inspiring-leaders-projects-and-people-in-2015>. Acesso em: 28 maio 2020

PATINI, Daniel. Faixas exclusivas de ônibus melhoram o cotidiano na cidade de São

Paulo. Entreteses: Revista Unifesp, São Paulo, n. 11, p. 111-113, jun. 2019. Semestral. Disponível em:

https://www.unifesp.br/reitoria/dci/images/DCI/revistas/Entreteses/EntreTeses11_junho2019.pdf. Acesso em: 13 maio 2020.

PETZHOLD, Guillermo. Calculadora da Mobilidade Urbana: ferramenta é ineficiente.

2014. Disponível em: <https://www.thecityfixbrasil.org/2014/01/24/calculadora-da-mobilidade-urbana-ferramenta-e-ineficiente>. Acesso em: 13 maio 2020.

PIRES, Ailton Brasiliense. Com transporte individual, as cidades rumam em direção ao

caos. 2019. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/blogs/br-cidades/com-transporte-individual-as-cidades-rumam-em-direcao-ao-caos>. Acesso em: 25 maio 2020.

PLANO Diretor da cidade de São Paulo vence prêmio de agência da ONU. 2017.

Disponível em: <https://nacoesunidas.org/plano-diretor-da-cidade-de-sao-paulo-vence-premio-de-agencia-da-onu>. Acesso em: 28 maio 2020.

POLÍTICAS adotadas pela atual gestão municipal recebem grandes prêmios

internacionais. [2016]. Disponível em:

<http://govit.prefeitura.sp.gov.br/noticias/politicas-adotadas-pela-atual-gestao-municipal-recebem-grandes-premios-internacionais>. Acesso em: 25 maio 2020.

PROGRAMA de Proteção à Vida: Mortes no trânsito caem 20,6% e 257 vidas são salvas em um ano. 2016. Disponível em:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/jacana_tremembe/noticias/?p=64956. Acesso em: 21 junho 2020.

RODRIGUES, Artur; RUSSO, Rodrigo. Marginal Tietê completa 19 meses sem nenhuma morte por atropelamento. 2016. Disponível em:

<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/12/1843631-marginal-tiete-completa-19-meses-sem-nenhuma-morte-por-atropelamento.shtml>. Acesso em: 1 junho 2020.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1993. 157 p.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 19. ed. Rio de Janeiro: Record, 2010. 174 p.

SÃO Paulo: Growing Farmers' Income, Shrinking Urban Sprawl. [2016]. Disponível em: <https://mayorschallenge.bloomberg.org/ideas/sao-paulo>. Acesso em: 28 maio 2020.

SÃO Paulo, Premio Reina Letizia 2015 de Accesibilidad. 2016. Disponível em: <http://www.espanha-brasil.org/pt/artigo/sao-paulo-premio-reina-letizia-2015-de-accesibilidad>. Acesso em: 28 maio 2020.

SÃO PAULO. COMISSÃO MUNICIPAL DE DIREITOS HUMANOS. **Sistema Intraurbano de Monitoramento dos Direitos Humanos**. [2004]. Disponível em: <http://www9.prefeitura.sp.gov.br/simdh/index.html>. Acesso em: 27 maio 2020.

_____. COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. **Manual de Sinalização Urbana: Circulação Prioritária de Ônibus**. 2001. Atualização 2014. Disponível em: http://www.cetesp.com.br/media/392070/msuvol11_circulacaoprioritariadeonibus.pdf. Acesso em: 28 maio 2020.

_____. SECRETARIA ESPECIAL DE COMUNICAÇÃO. **Com preço congelado, Bilhete Único Mensal é mais econômico**. 2016. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/noticia/com-preco-congelado-bilhete-unico-mensal-e-mais>. Acesso em: 28 maio 2020.

_____. SECRETARIA MUNICIPAL DE INOVAÇÃO E TECNOLOGIA. **WIFI LIVRESP: São Paulo, cidade inteligente e humana**. [2014]. Disponível em: <https://wifilivre.sp.gov.br/index.html#home>. Acesso em: 28 maio 2020.

_____. SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE. **Atlas Ambiental do Município de São Paulo**. [2002]. Disponível em: <http://atlasambiental.prefeitura.sp.gov.br>. Acesso em: 8 setembro 2018.

SÃO PAULO (SP). Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. **Perspectivas demográficas dos distritos do Município de São Paulo: o rápido e diferenciado processo**. 2014. Disponível em: https://www.seade.gov.br/wp-content/uploads/2014/07/spdemog_jan2014.pdf. Acesso em: 27 maio 2020.

SCIFONI, Simone. **Urbanização Brasileira e Mobilidade Urbana**. In: ALMEIDA, Evaristo (org.). Mobilidade Urbana no Brasil. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2016. Cap. 1. p. 23-32. Disponível em: <https://fpabramo.org.br/publicacoes/wp-content/uploads/sites/5/2017/05/Mobilidade-web2.pdf>. Acesso em: 25 abril 2020.

TANSCHKEIT, Paula. **São Paulo registra redução recorde no número de mortes no trânsito**. 2016. Disponível em: <https://www.thecityfixbrasil.org/2016/04/12/sao-paulo-registra-reducao-recorde-no-numero-de-mortes-no-transito>. Acesso em: 25 maio 2020.

VIAGENS pedidas por apps em SP já superam em três vezes os táxis: Diariamente, são 362,4 mil viagens, ante 112,9 mil feitas pelos carros com placas vermelhas. 2018. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Mercado/noticia/2018/12/epoca-negocios-viagens-pedidas-por-apps-em-sp-ja-superam-em-tres-vezes-os-taxis.html>. Acesso em: 28 maio 2020.

ZANELLA, Maria Eduarda. **Parklets urbanos e seu papel na vitalidade das cidades**. 2019. Disponível em: <http://via.ufsc.br/parklets-urbanos-e-sua-importancia>. Acesso em: 25 maio 2020.

ENTREVISTA

LEMONS, Letícia. **Ciclomobilidade em São Paulo**. Leonardo Foletto. Pela Cidade, podcast do LabCidade, São Paulo, #6, outubro, 2019. Disponível em <http://www.labcidade.fau.usp.br/pela-cidade-6-ciclomobilidade-em-sao-paulo>. Acesso em 21 junho 2020

FILME

ENTRE RIOS. Direção de Caio Silva Ferraz. Produção de Joana Scarpelini. Realização de Curso Audiovisual do SENAC-SP. São Paulo: SENAC-SP, 2009. (25 min.), son. color. Trabalho de conclusão de Curso em Bacharelado em Audiovisual. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Fwh-cZfWNic>. Acesso em: 25 abril 2020.

LEGISLAÇÃO, POR ORDEM CRONOLÓGICA

Ano de 2013

PREFEITURA DE SÃO PAULO (Município). Decreto nº 54.058, de 1 de julho de 2013.

Cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes. São Paulo, SP, 1 jul. 2013a. Disponível em:

<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-54058-de-01-de-julho-de-2013>.

Acesso em: 23 maio 2020.

_____. Lei nº 15.914, de 16 de dezembro de 2013. **Assegura aos usuários do transporte coletivo municipal com deficiência e mobilidade reduzida o direito de desembarque entre as paradas obrigatórias (pontos de ônibus), e dá outras providências.** São Paulo, SP, 16 dez. 2013b. Disponível em:

<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-15914-de-16-de-dezembro-de-2013>.

Acesso em: 23 maio 2020.

_____. Lei nº 15.915, de 16 de dezembro de 2013. **Dispõe sobre a criação do Bilhete Único Mensal.** São Paulo, SP, 16 dez. 2013c. Disponível em:

<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-15915-de-16-de-dezembro-de-2013>.

Acesso em: 23 maio 2020.

_____. Lei nº 15.934, de 23 de dezembro de 2013. **Institui o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.** São Paulo, SP, 23 dez. 2013d.

Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-15934-de-23-de-dezembro-de-2013>. Acesso em: 23 maio 2020.

Ano de 2014

_____. Decreto nº 55.045, de 16 de abril de 2014. **Regulamenta a instalação e o uso de extensão temporária de passeio público, denominada "parklet".** Disponível em:

<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-55045-de-16-de-abril-de-2014>.

Acesso em: 25 maio 2020.

_____. Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014. **Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº**

13.430/2002. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16050-de-31-de-julho-de-2014>. Acesso em: 22 junho 2020.

Ano de 2015

_____. Portaria Secretaria Municipal de Transportes - SMT nº 9, de 21 de janeiro de 2015.

Obriga a instalação de ar-condicionado nos veículos de Transporte Coletivo de Passageiros do Município. São Paulo, SP, 21 jan. 2015a. Disponível em:

<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/portaria-secretaria-municipal-de-mobilidade-e-transportes-9-de-22-de-janeiro-de-2015>. Acesso em: 23 maio 2020.

_____. Lei nº 16.154, de 10 de abril de 2015. **Autoriza a criação do Bilhete Único**

Semanal no Município de São Paulo. São Paulo, SP, 10 abr. 2015b. Disponível em:

<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16154-de-10-de-abril-de-2015>. Acesso em: 23 maio 2020.

_____. Decreto nº 56.585, de 9 de novembro de 2015. **Institui, no Sistema de**

Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, o Bilhete Único Especial do Trabalhador Desempregado. São Paulo, SP, 9 nov. 2015c.

Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56585-de-09-de-novembro-de-2015>. Acesso em: 9 novembro 2015.

_____. Portaria Secretaria Municipal de Transportes - SMT nº 112, de 3 de dezembro de

2015. Estabelece normas para instalação de dispositivos de acesso gratuito à internet via rede sem fio no interior dos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros da Cidade de São Paulo. São Paulo, SP, 3 dez. 2015d.

Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/portaria-secretaria-municipal-de-mobilidade-e-transportes-112-de-4-de-dezembro-de-2015>. Acesso em: 23 maio 2020.

Ano de 2016

_____. Lei nº 16.388, de 5 de fevereiro de 2016. **Institui o Programa Integra-Bike São Paulo, e dá outras providências.** São Paulo, SP, 5 fev. 2016a. Disponível em:

<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16388-de-05-de-fevereiro-de-2016>. Acesso em: 23 maio 2020.

_____. Portaria Secretaria Municipal de Transportes - SMT nº 32, de 6 de maio de 2016.

Autoriza e regulamenta o transporte de bicicletas nos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo. São Paulo, SP, 6 maio 2016b. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/portaria-secretaria-municipal-de-mobilidade-e-transportes-32-de-7-de-maio-de-2016>. Acesso em: 23 maio 2020.

_____. Decreto nº 56.981, de 10 de maio de 2016. **Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor.** São Paulo, SP, 10 maio 2016c. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56981-de-10-de-maio-de-2016>. Acesso em: 23 maio 2020.

_____. Decreto nº 57.086, de 24 de junho de 2016. **Institui o Programa Ruas Abertas, nos termos da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana.** São Paulo, SP, 24 jun. 2016d. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-57086-de-24-de-junho-de-2016>. Acesso em: 23 maio 2020.

_____. Lei nº 16.490, de 15 de julho de 2016. **Dispõe sobre o desembarque de mulheres e idosos, usuários do Sistema de Transporte Coletivo, e dá outras providências.** São Paulo, SP, 15 jul. 2016e. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16490-de-15-de-julho-de-2016>. Acesso em: 23 maio 2020.

_____. Lei nº 16.547, de 21 de setembro de 2016. **Institui o Programa Bike SP no âmbito do Município de São Paulo.** São Paulo, SP, 21 set. 2016f. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16547-de-21-de-setembro-de-2016>. Acesso em: 23 maio 2020.

APÊNDICE A

PRÊMIOS E RECONHECIMENTOS INTERNACIONAIS

Ano de 2014

- **Prêmio *MobiPrize*** para o Laboratório de Mobilidade Urbana (*MobiLab*) da Secretaria Municipal de Transportes.

Ano de 2015

- **2015 Sustainable Transport Award** (Prêmio Transporte Sustentável).
- **Iniciativa *Bloomberg* para Segurança Rodoviária Global.**
- Prêmio ***Reina Letizia de Accesibilidad Universal de Municipios***, em reconhecimento às iniciativas de promoção da acessibilidade e da inclusão da pessoa com deficiência. (SÃO... 2016)
- Maior destaque na categoria **Comprometimento Urbano** pelo portal ArchDaily, um dos maiores do mundo no setor de urbanismo. (OS LÍDERES,... [2016])
- *Case Study - Cities100: São Paulo - Incentivizing Density Near Public Transit. São Paulo has created a scheme that encourages new real estate developments near public transportation and holds developers accountable for their projects' environmental footprints*⁸. (CITIES100:... 2015)

Ano de 2016

- Prêmio às iniciativas de desenvolvimento urbano sustentável ***Mayors Challenge 2016***⁹, promovido pela *Bloomberg Philanthropies*. (SÃO... [2016])

Ano de 2017

- O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo¹⁰ foi eleito um dos quatro ganhadores das **Melhores Práticas Inovadoras da Nova Agenda Urbana da ONU Habitat**. (PLANO... 2017)

⁸ Estudo de Caso - Cities100: São Paulo - Incentivando a densidade perto do transporte público. São Paulo criou um esquema que incentiva novos empreendimentos imobiliários próximos ao transporte público e responsabiliza os empreendedores pelas pegadas ambientais de seus projetos.

⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=tlmoaABX86M>

¹⁰ Lei 16.050, sancionada em 31 de julho de 2014.