Planejamento urbano e mobilidade ativa na regulação de São Paulo

Deiny Façanha Costa

# **Objeto:**

O artigo aborda a relação entre planejamento urbano e mobilidade ativa na regulação do município de São Paulo a partir da leitura de como o tema é tratado no Plano Diretor Estratégico (PDE 2014[[1]](#footnote-0)).

# **Objetivo:**

O intuito é compreender como as proposições do PDE 2014 para planejamento urbano se relacionam de forma a induzir a mobilidade ativa e/ou reduzir o uso do transporte motorizado individual. Pretende-se também com o artigo, subsidiar futuros debates sobre a revisão desta regulação.

# **Justificativa:**

O sistema de transportes de São Paulo historicamente privilegia o transporte motorizado individual, relegando a segundo plano o transporte coletivo e os modos ativos – apesar de mais da metade das viagens serem realizadas pelo modo coletivo e à pé[[2]](#footnote-1). O município já viveu diferentes estágios de regulação, gestão e implantação das infraestruturas para mobilidade ativa. Todo o processo de compreensão de sua consolidação tem sido bem documentado, no entanto poucos são os que articulam uma leitura do desenvolvimento urbano e mobilidade ativa com foco nas alterações regulatórias propositivas.

Para o artigo, o recorte temporal escolhido será o da década de 2010, com foco no período após a aprovação do PDE 2014 - previsto para a ser revisto de forma participativa em 2021[[3]](#footnote-2). Tal lei traz em seu bojo (i) uma série de diretrizes que procuram integrar desenvolvimento urbano e mobilidade; (ii) instrumentos urbanísticos de estímulo à mobilidade ativa que regem o espaço privado - fachada ativa, fruição pública, estacionamento para bicicletas, limitações de testada de quadra, entre outros -; (iii) instrumentos urbanísticos que procuram desestimular os modos motorizados individuais, como redução de vagas de garagem e em via pública, entre outros; e (iv) usos do solo que proporcionam espaços públicos mais seguros e vivos através do adensamento construtivo e populacional, e uso misto.

Leis como o PDE 2014, tidas inicialmente como vitórias da sociedade civil organizada e do movimento cicloativista, atualmente parecem ser conquistas em disputa. Tentativas de alterar o PDE 2014 e o LPUOS 2016 - a exemplo do Projeto de Lei 217/2020[[4]](#footnote-3) - especialmente revendo os instrumentos que procuram restringir ou desestimular a mobilidade motorizada individual. A revisão do PDE 2014 retomará estas pressões para a pauta, sem uma revisão e análise do que foi incorporado na regulação e o que segue sendo pauta da agenda. Este trabalho analisará esta regulação, seu processo de concepção e gestão, de forma a elencar os temas de debate e problematizá-los, preparando-se para o contexto de disputa que se aproxima.

# Metodologia:

Levantar e analisar todas as proposições presentes no PDE 2014 relativas à mobilidade ativa. A análise pretende observar:

- as diretrizes e objetivos de incentivo à mobilidade ativa;

- os instrumentos urbanísticos utilizados para fomentar o uso e ocupação do solo favoráveis à mobilidade ativa ou que estimulem a integração com os modos coletivos e desestimulem a mobilidade motorizada individual;

- os usos do solo que induzem o adensamento construtivo e populacional, e também o uso misto, em direção a qualificação dos espaços públicos.

# Referências:

LEMOS, Letícia; HARKOT, Marina; SANTORO, Paula; RAMOS, Isis. **Mulheres, por que não pedalam? Por que há menos mulheres do que homens usando bicicleta em São Paulo, Brasil?**, Revista Transporte y Territorio, 2017. p. 68-92.

1. Lei 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. [↑](#footnote-ref-0)
2. Informação disponível na Pesquisa Origem e Destino de 2017 do Metrô: <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/> [↑](#footnote-ref-1)
3. Art. 4º da Lei 16.050, de 31 de julho de 2014 - PDE 2014. [↑](#footnote-ref-2)
4. O Projeto de Lei 217/ 2020 institui o Plano Emergencial de Ativação Econômica na Cidade de São Paulo que se contrapõe às proposições de desincentivo ao automóvel e incentivo do transporte coletivo e modos ativos presentes no PDE 2014 ao sugerir a redução do adensamento, propor aumento das vagas de garagem nas Zonas de Estruturação da Transformação Urbana e nas Zonas de Estruturação Previstas. [↑](#footnote-ref-3)