

PROPOSTA DE MELHORIA NA MOBILIDADE URBANA DA AVENIDA MATEO BEI, SÃO PAULO/SP

Marta Fernandes Marcatti; marta.marcatti@fatec.sp.gov.br
Profa. Dra. Flávia Ulian; flavia.ulian@fatec.sp.gov.br

Área de conhecimento: 3.10.01.01-7 Planejamento e organização do sistema de transporte

Palavras-chave: desenvolvimento urbano; sistema de transporte urbano; mobilidade sustentável

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é propriedade das cidades e trata da facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. E para realizar estes deslocamentos é preciso ter veículos ou pode ser realizada pela própria pessoa utilizando sua força motriz, que utilizam as vias e toda a infraestrutura necessária para sua realização, por isso a mobilidade engloba além do transporte urbano, um conjunto de serviços e meios de deslocamentos. (BRASIL, 2005). De acordo com Duarte, et. al. (2007) existe um grande desafio para a mobilidade urbana, que é a introduzir uma parcela considerável da sociedade nas cidades, de modo que venha promover inclusão social em conjunto com acesso democrático ao espaço urbano. Este acesso é feito por meio do transporte, que no caso do transporte público segundo o ITDP - *Institute for Transportation and Development Policy* - é um dos princípios da mobilidade sustentável, incluindo outros 7 princípios. Que se faz presente na grande cidade como São Paulo, onde os diferentes modais de transporte influenciam a dinâmica da cidade e o cotidiano da população. (PIRES, et. al. 2018). Porém, esta cidade está enfrentando grandes problemas de mobilidade urbana, pois seu sistema viário está sobrecarregado com mais de 6 milhões de veículos, atestando como São Paulo ainda é marcada por um sistema rodoviário, no qual a valorização do automóvel, algo que fora idealizado por Prestes Maia na década de 30 e que perdura até a atualidade. (DUARTE et. al., 2007). Mas segundo Vasconcellos (2019) não falta literatura técnica com propostas para a questão do trânsito nas cidades e o transporte como um todo, mas ainda sim falta um estudo que proponha uma postura mais racional da sociedade para a utilização não só do transporte em si, mas da própria cidade. Para mudar este cenário Benedet et. al. (2015) afirmam que é preciso investir mais em infraestrutura viária, equipamentos, veículo para o transporte público. Criando uma rede de transporte com eficácia e modicidade para os cidadãos, proporcionando alternativas de percursos e de meio de transporte que permitam a cada um planejar e realizar as viagens convenientemente, objetivando que as condições de mobilidade urbana deixem de constituir um entrave e passem a ser um meio para melhorar as condições de vida na cidade e impulsionar a economia urbana. Um local que representa e exemplifica os conflitos na mobilidade urbana que estão em toda a grande metrópole paulista com um número alto de usuários de automóvel e ruas tomadas pelo trânsito é a Avenida Mateo Bei, localizada no distrito de São Mateus, Zona Leste do município de São Paulo. Sua extensão é de 3,5km e 13,5m de largura e está dividida em quatro faixas (duas por sentido). A velocidade máxima permitida é de 50 km/h. e via é do tipo coletora e permite o acesso a outras importantes vias arteriais da região. (CET, 2018). A Avenida Mateo Bei é um importante polo econômico para a região por ter um intenso comércio e conecta vias importantes da área leste da cidade, como a Avenida Aricanduva, Ragueb Chohfi, Sapopemba além da região do grande São Paulo e a capital paulista. Contudo a intensa atividade comercial na região e o alto fluxo de veículos tornam a via carregada e o maior volume de veículos é representado pelo automóvel particular o que prejudica a fluidez do transporte público na região, que fica prejudicado com o estacionamento compartilhado na via e o horário reduzido da faixa exclusiva de ônibus. Logo o problema exposto neste artigo constitui-se em como diminuir o tempo de deslocamento no transporte coletivo devido à morosidade dos ônibus na Avenida Mateo Bei. O objetivo deste projeto de pesquisa é examinar como viabilizar a melhoria na mobilidade urbana da Avenida Mateo Bei, São Paulo/SP. Como metodologia realizou-se revisão bibliográfica e visitas *in loco* para constatar os problemas apresentados. Foram realizadas viagens de ônibus em todo o trecho da avenida. Aplicou-se um questionário

online visando analisar o tempo despendido pelos usuários que trafegam por ônibus pela avenida e as possíveis causas para os longos períodos gastos no percurso, bem como entrevistas com usuários e donos dos estabelecimentos comerciais da avenida em relação a vagas para estacionamento, para compreender suas necessidades. Soluções técnicas foram buscadas em órgãos da Prefeitura, especialmente a Companhia de Engenharia de Tráfego e a São Paulo Transporte S/A, também foram utilizados softwares específicos para fazer mapa cartográfico da via com o QGIS e um desenho bidimensional com o AutoCAD. As principais descobertas foram que o menor tempo de viagem entre os dias 05 e 09 de junho de 2018, o veículo desenvolveu velocidade média de 20,82 km/h, enquanto ao maior tempo despendido, desenvolveu-se uma velocidade média de 6,17 km/h, muito próximo a 5km/h, que corresponde a uma pessoa caminhando. Já nos dias 30 de março e 03 de abril de 2019 os números melhoraram, representando um ganho de tempo no deslocamento de transporte público, porém ainda não expressam uma mudança significativa para a melhoria da mobilidade na região. Com a aplicação do questionário *online* notou-se que muitos entrevistados utilizam o transporte público, mas se sentem lesados pela falta de infraestrutura, pois o transporte público não é prioridade na avenida e excesso de automóveis gera trânsito intenso. Outra informação obtida com base nas pesquisas *in loco* foi que o volume de tráfego na região que é mais intenso no período da manhã (06h00min – 09h00min), tanto automóveis quanto ônibus que vão ao sentido centro (corresponde ao deslocamento de trabalhadores e estudantes) e, também no período da tarde (16h00min – 19h00min) no sentido bairro (correspondente ao retorno para casa). Porém o excesso de veículos é decorrente da alta densidade demográfica da região e grande número de automóveis circulando no bairro. Todos esses dados somados refletem uma realidade trânsito desordenado para uma via tecnicamente pequena e todos os meios de locomoção que trafegam na via são prejudicados com isso, porém o transporte público que transporta mais pessoas é o mais prejudicado, pois a faixa de ônibus que seria o espaço reservado na via para ele trafegar é tomada por automóveis trafegando e até mesmo estacionados (alguns ficam nas baias para acessar os comércios, outros ficam na própria faixa de ônibus). Sendo assim principais conclusões obtidas foram que há a necessidade da ampliação do horário da faixa exclusiva de ônibus; restrição do estacionamento de automóveis na via, distribuindo-o para as ruas perpendiculares, conclusão que foi apresentada no Encontro de Geógrafos da América Latina, um congresso que foi sediado em Quito no Equador em abril de 2019. A avenida em estudo é caracterizada por um grande volume de automóveis que causam um intenso trânsito na região, diminuindo a fluidez para o transporte público e a segurança para quem usa o transporte ativo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BENEDET, Ronaldo et. al. O Desafio da Mobilidade Urbana: Estudos Estratégicos 7. Centro de Estudos e Debates Estratégicos - Consultoria Legislativa. Mesa da Câmara dos Deputados. 55ª Legislatura. Brasília: Edições Câmara, 2015.

CET. Relatório de mapeamento de acidentes-atropelamentos [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por flavia.ulian@fatec.sp.gvo.br em 18 de dez. de 2018.

DUARTE, Fábio, et. al. Introdução à mobilidade urbana. Curitiba: Juruá, 2007.

ITDP – Institute for Transportation & Development Policy. Our cities ourselves: The future of transportation in urban life. ([2010]).

BRASIL, Ministério das Cidades. Conheça o anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana: Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano, 2005. Disponível em: <http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>. Acesso em: 28 de ago. de 2019.

PIRES Antonio Cecilio Moreira et. al. Mobilidade Urbana, Paco, [São Paulo], 2018. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=0WVnDwAAQBAJ&printsec=front-cover&dq=mobilidade+urbana&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwjArL6cvbTkAhW_Hrk-

GHcRMBqQQ6AEILzAB#v=onepa ge&q=mobilidade%20urbana&f=false. Acesso em: 30 de ago. de 2019.

SPTrans. Terminais, Paradas e Corredores. São Paulo, 2018. Disponível em: <http://200.99.150.170/PlanOperWeb/ABConCdTerD.asp?CdParID=18847&x=16&y=7&numopcoes=5&TpNotID=68&ExibirMapa=0&url=ABInfSvItiGoogleM.asp?TpNotID=68> [separador]GfNosID=200159 [separador]numOpcoes=5 [separador]CdNotID=1884 [separador]DfLogIDPostoVenda=[separador]DfLogIDPostoAutorizado=[separador]DfLogIDLojaFisica=[separador]TpSerID=. Acesso em: 09 abr. 2018.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade urbana: o que você precisa saber. São Paulo: Companhia de Letras, 2013. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=3BeoBAAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=mobilidade+urbana:+o+que+voc%C3%AA+precisa+saber&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwih6L_nqLrkAhVjGbkGHSUGDwgQ6AEIKTAA#v=onepaq=mobilidade%20urbana&f=false. Acesso em: 28 de ago. de 2019.