

## **Fluxos e refluxos: na contramão da mobilidade**

Ada Castro

CET-SP Companhia de Engenharia de Tráfego – Departamento de Projetos de Sinalização/DPR

Av. das Nações Unidas, 7163 – Pinheiros, São Paulo, SP

[adac@cetsp.com.br](mailto:adac@cetsp.com.br)

Resenha (até 300 caracteres)

Ensaio abordando a temática das estações modais e intermodais, quanto a geração do capital imobiliário e a realização das medidas mitigadoras na cidade de São Paulo, tendo como estudos de caso as operações urbanas e corredores de transporte já implantados.

Palavra-chave: Mobilidade; transporte; urbanismo

### **INTRODUÇÃO**

Este ensaio tem por objetivo discutir questões que volta e meia se veem a tona, ora por força política, ora por motivos econômicos e em alguns destes existindo também o fator social. Por vários que sejam os motivos, não se pode esquecer que todos eles envolvem a mobilidade, independente de classe, renda e modo.

A busca pela rapidez na locomoção, origem-destino, é cada vez um desejo mais latente, tendo em vista as vias cada vez mais saturadas em nossas cidades. Com o aumento das estações ferrometroviárias e dos terminais de ônibus, municipais e intermunicipais, verifica-se também, por parte da iniciativa privada, neste caso das construtoras e incorporadoras, um amplo apelo publicitário, gerando em alguns casos, uma falsa ilusão da facilidade em se chegar ao extremo oposto da cidade em pouquíssimo espaço de tempo, causando assim uma “corrida” por parte de alguns usuários da cidade e por parte de empreendedores, por estes imóveis próximos ou ao longo, das estações e/ou terminais intermodais e corredores respectivamente.

Mas, é claro que este é um fato que vem acontecendo desde a implantação das ferrovias, quando eram as indústrias que se instalavam desta mesma forma.

Ao se analisar o caso dos corredores de ônibus, não podemos esquecer de que existiam alguns exemplos, que para o comércio foram muito bem sucedidos e outros nem tanto assim, trazendo para a região a total degradação, para estes casos perguntam-se até que ponto o poder público e a sociedade foram orientados para que fatos como o Corredor de ônibus Santo Amaro, não trouxesse problemas para o comércio em quase toda a sua extensão, tornando assim uma avenida que possuía uma vida pulsante em um deserto?

Ou então em situações onde a via possuía uma certa tranquilidade bairrista, e repentinamente, por conta do corredor nela implantado, se transformou em um amplo corredor de serviços e afins, como é o caso do São João – Pirituba?, em especial na região dos bairros pertencentes ao distrito de Pirituba.

### **DIAGNÓSTICO: Contexto histórico**

Como cita Wilhelm, a cidade de São Paulo, foco deste trabalho, passou por várias experiências quanto ao seu desenvolvimento e crescimento, sendo palco de vários cenários que variavam conforme a modernização da cidade, um destes cenários em destaque é o da verticalização, onde houve a necessidade de fazer com que a gestão pública começasse a olhar com mais critérios para estes acontecimentos, em especial para a questão viária e a ocupação desordenada do solo, “o crescimento vertiginoso da cidade, passou, então, a exigir investimentos pesados, a fim de cobrir as novas e crescentes dimensões da infraestrutura” (2011, p.49).

O mesmo autor ainda salienta que quando da implantação dos principais planejamentos que a cidade passou, dentre eles o de Prestes Maia, o transporte coletivo sempre esteve presente, representados inicialmente pelos bondes elétricos e posteriormente pelos ônibus, que com a implantação da indústria automobilística no Brasil, em meados da década de 1950, acarretou uma nova preocupação quanto ao uso do sistema viário, dando lugar ao automóvel, em especial o privativo, aparecendo assim os primeiros projetos de vias expressas na cidade, beneficiando ao transporte individualizado, e “fatalmente resultando na ineficácia do transporte público na cidade” (WILHEIM, 2011, p.50).

*A motorização baseada no grande aumento da frota de veículos passou a atulhar o sistema viário, mas o setor público perdeu a visão de conjunto da cidade e, sob forte pressão dos cidadãos motorizados e do mercado imobiliário, passou a realizar, com afã, obras viárias pontuais. Como a motorização se concentrava em áreas de classes média e média alta, as obras públicas passaram a desenvolver-se nas regiões correspondentes: a sudoeste do centro, e ao longo do eixo central. (WILHEIM, 2011, p.51.)*

Não se podem deixar de lado outros dos planos urbanísticos que também foram de suma importância para a organização do trânsito na cidade de São Paulo, tendo como mote a priorização do automóvel, neste caso falamos do Plano Urbanístico Básico, de 1968 e do Plano Fontec, de 1966 (BRANCO, 2011, p. 9), que propunham um novo desenho das vias na cidade com a implantação de algumas delas como expressas, dando uma certa organização dos fluxos de tráfego para minimizar os problemas já existentes de congestionamentos, tendo um caráter secundário para o transporte coletivo.

Verifica-se, então, que desde antes de 1975, a cidade já acumulava problemas, com o seu adensamento, a favelização de algumas regiões periféricas e a ocupação de muitas áreas de mananciais, como as margens das represas, o transporte público cada vez mais se tornava muito deficiente, e em alguns casos inexistente, visto que o projeto para o metrô da cidade já contava com um atraso muito grande de sua implantação, e cada vez mais o mercado imobiliário se expandia sem qualquer tipo de regulamentação eficiente, fatores estes que foram minimizados, em parte com a elaboração de um Plano Diretor Estratégico mais recentemente, em 2002. (WILHEIM, 2011, p.53).

Neste contexto encontramos a cidade com uma vocação maior para as questões automobilísticas privativas, deixando de lado o coletivo, transporte esse que se vê implementado como um ar de arrojo em 1968, porém com vários anos de atraso, e somente em 1974 entra em operação o metrô, com a implantação do primeiro ramal, ligando os bairros do Jabaquara e Vila Mariana (Portal Metrô São Paulo, 2013).

Como não favorecia a boa parte da malha urbana, e atualmente continua não favorecendo, o transporte metroviário, ainda não foi a solução para uma demanda que carecia, e ainda necessita, de um incremento, em especial para as regiões periféricas, sendo assim realizados novos planos e implantados os primeiros corredores de ônibus, em 1996, que dentre eles destacam-se Vila Nova Cachoeirinha / Inajar de Souza / Rio Branco; Santo Amaro / 9 de Julho; Celso Garcia, Radial Leste e Anhaia Mello e os terminais de ônibus Vila Nova Cachoeirinha, João Dias, Bandeira, Parque Dom Pedro II, Penha e Cidade Tiradentes (Portal SPTrans, 2013).

São nestes períodos que começamos a verificar uma certa movimentação no setor imobiliário, quanto aos anúncios das facilidades de locomoção que os novos sistemas de transporte viriam a apresentar, proporcionando assim uma certa corrida imobiliária, promovendo o crescimento, especulativo na maioria dos casos, de prédios de edifícios nas proximidades das estações de metrô e dos novos terminais rodoviários municipais, que comecem a ser instalados nas estações finais, mudando os paradigmas de tempo x distância.

Fenômeno este que vêm se perpetuando com a ampliação do sistema metroviário. Mas o que dizer dos corredores de ônibus, infelizmente as primeiras experiências nos mostraram que para o setor imobiliário houve na verdade um movimento pendular inverso visto no caso da Av. Santo Amaro, região Sul da cidade, se tratar de uma via com grande potencial e vocação comercial, se transformar em vários de seus trechos, em especial mais próximo ao centro em um deserto, com o fechamento de várias de suas lojas, e a degradação dos espaços ao redor dos terminais Santo Amaro e Bandeiras.

### PROPOSIÇÕES: Análises Pragmáticas

Tendo como base, o que relata Herce, quando discursa sobre a questão da mobilidade na cidade contemporânea, verifica-se a vital importância que esta vêm possuindo não somente no discurso ambiental, mas como também nos planos de infraestruturas de transporte, incluindo aí as formulações de outros objetos mais centrais na articulação territorial e desenvolvimento econômico. Desta forma, as decisões de localização são frequentemente adotadas pelo potencial de possíveis relacionamentos que o território oferece, incluindo os de localização residencial, pois está condicionada a uma lógica de mercado de produção de moradias, dependente do jogo de preço e uso do solo, que se estabelece na especulação crescente desse território. (HERCE, 2009, p. 16)

O mesmo autor salienta uma preocupação, não somente dele, mas crescente em vários países, quanto a uma paradoxal situação: as infraestruturas seguem sendo cada vez mais o suporte fixo da economia de uma determinada região, como setor de geração de emprego e inovação, como condicionantes de desenvolvimento, porém o que está mudando aceleradamente é o seu “rol” de usos que são oferecidos aos cidadãos. O papel das infraestruturas como um fator de desenvolvimento econômico tem levado a uma permanente reivindicação da ampliação das redes, desta forma um aumento da complexidade. O paradoxo neste caso reside na ampliação indiscriminada das redes de infraestrutura que vão cada vez mais dispersas pela cidade, o que gera, entre outras coisas, um modelo de mobilidade insustentável, com elevado consumo de energia e crescente aumento de custos para a população. (HERCE, 2009, p. 17)

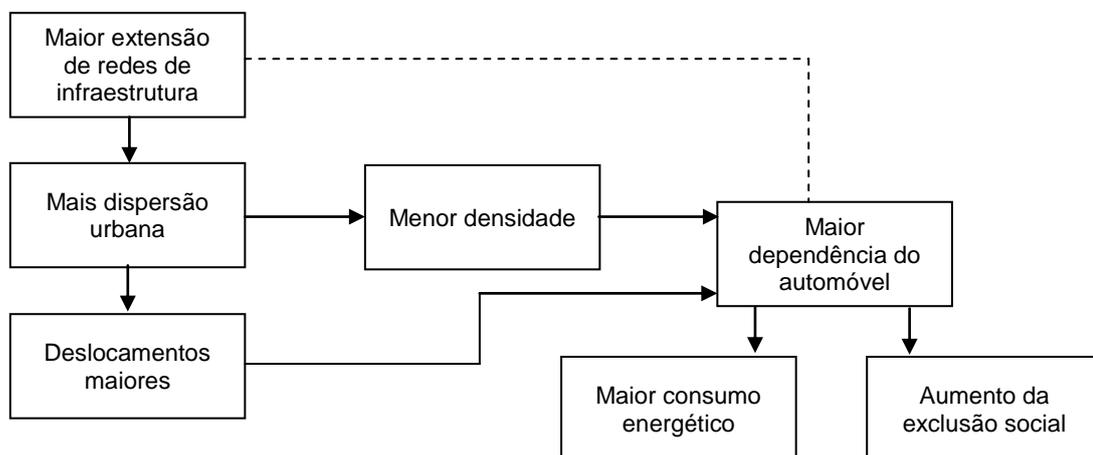


Diagrama – modelo territorial de expansão continuada da cidade e suas consequências (HERCE, 2009, p. 17)

Assim como escreve Herce, no prefácio de seu livro, a mobilidade urbana é um direito inerente à condição do cidadão, se caracterizando por excelência em uma relação social, indo mais além sendo uma necessidade, tendo como premissa o tratamento dado ao local, ao espaço público. (2009, p. 11). O mesmo autor ainda salienta que reconhecer a mobilidade urbana é um direito, uma conquista social, e que para entender a mobilidade e o transporte não significam o mesmo e sim são uma consequência dessa conquista, que vão impor, paradoxalmente mais entre os profissionais que entre os cidadãos. Este direito não

nos deve assustar, pois não existe uma mudança e sim uma resistência social, e a evolução se produz sobre processos sempre dialéticos (p. 12)

São os aclamados no modelo automobilístico – em seu negócio, e não no seu inevitável uso – que começaram a encontrar soluções que vão nesse sentido: imposição de paisagens urbanas para evitar a congestão dos financiamentos de novas infraestruturas; produção de carros com menos nível de poluentes, acompanhados de políticas fiscais e econômicas, novas tecnologias, a fim de solucionar ou reduzir o custo e o uso público dos meios econômicos. Os planos de mobilidade urbana começam a ser uma realidade, e em muitos existem estratégias de oferta de espaço, serviços e infraestruturas inequívocas em suas finalidades, incluindo, às vezes, mais eficácias do que se supõe. Porém muitos outros estão caindo em meros documentos, em mais livros que servem apenas de justificativas. (HERCE, 2009, p. 13).

Para finalizar este tópico, não se pode esquecer do conceito encontrado no PlanMob, onde cita que “a mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano (...) é o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade (PlanMob, 2007, p. 41), complementando este, sabemos ainda que *“não se pode estudar a mobilidade, levando-se em conta somente um setor de forma isolada, uma vez que sua multidimensionalidade está dada pela interação de vários setores que interagem circular e recursivamente, o que faz da mobilidade urbana sustentável um fenômeno complexo”*. (TERAN, 2013, p. 22)

#### Situações Adversas

Sabemos que as cidades e regiões urbanas mudam continuamente, sendo que algumas se transformam mais rapidamente do que outras. Estas mudanças podem assumir a forma de expansão periférica na maioria das vezes; de realizações de infraestruturas e serviços ou, de modificações de áreas já edificadas e consolidadas. A mudança pode ser violenta, como por exemplo, a construção de uma grande avenida arterial, ou mesmo a reconstrução de uma grande projeção urbana em uma velha área, ou bem pode ser o resultado gradual da acumulação de centenas de pequenas intervenções pontuais realizadas. (CECARELLI, 1971, p. 27)

Em qualquer que seja o modo de acontecimento das mudanças, com o tempo seu efeito conjunto se manifesta e o surgimento de novos bairros, bem como o desaparecimento dos antigos; a construção ou ampliação dos centros comerciais são tendências para a descentralização da indústria. Os responsáveis pelas decisões que produzem estas tendências de mudança e o uso do solo deveriam tomar conta deste acontecimento, o que muitas vezes não o fazem visto que a natureza e duração destas decisões podem ser influenciadas em grande parte por diversos tipos de iniciativas e controles públicos.

Porém não se pode esquecer que para influenciar na natureza, momento e localização das iniciativas urbanas privadas, se recorre também a outros tipos de intervenção de infraestrutura e serviços e a construção de ruas e linhas férreas urbanas, metrô. Sem dúvida, além destes, outros fatores incidem diretamente nas mudanças de uso do solo, alterando o marco dos que tomam as decisões privadas, onde verificamos que seu efeito é difícil de valorar. O urbanista sabe por experiência que uma modificação nos meios de comunicação incidirá ferozmente com a configuração dos usos do solo, porém não pode prever como e em qual medida, pode utilizar o planejamento das vias e transporte públicos como instrumento para alcançar uma determinada configuração dos usos deste solo, por outro lado, poderá evitar que as possíveis mudanças não sejam negativas, ou minimizar os impactos negativos, para que a maioria da rede viária do transporte pública possa o determinar. (CECARELLI, 1971, p. 27)

Como cita outro autor analisado, Wilhein indica que o habitat humano, se compõe da habitação, isto é, da moradia, dos espaços livres do entorno e da paisagem circundante, complementando-se com os serviços que deles necessitarem (2011, p.145). A cidade de São Paulo passou por um fenômeno de crescimento vertiginoso no século XX, o que acarretou a destruição do “testemunho de seu passado e sem tirar partido das panorâmicas

que sua topografia propiciava à visão”, mas também se verifica que sua paisagem literalmente falando, não possui marcas de edifícios emblemáticos, que possam dar a cidade um “skyline” representativo quanto marco e identidade, fato este que pode ser associado tanto pela ausência de “disciplinas edilícias de caráter urbanístico”, quanto pelo adensamento das construções (WILHEIM, 2011, p.148).

Tendo estes colóquios como bases para o desenvolvimento de uma ideia, ou uma linha de raciocínio, aproveitaram para tecer um breve discurso de como tudo isto pode ou não influenciar na questão do transporte em uma cidade.

Tomando novamente como base os relatos de Wilhelm, sabe-se que com o passar dos anos a divisão modal é crítica, visto que “um terço viaja em transporte público, um terço em veículos privados e um terço anda a pé”. Vários estudiosos concordam que na praxe o ideal deveria ser que o transporte público fosse o principal responsável pelas viagens produzidas nos centros urbanos, superando, e em muito, a utilização do privativo, como vêm ocorrendo, em especial na capital paulista.

Continuando a análise realizada pelo autor, pode-se verificar a seguinte afirmação: “a precariedade da penosa mobilidade de São Paulo tem diversos motivos”. Afirmação esta que é explicada pela falta de crescimento do sistema viário em detrimento do aumento da frota circulante, e não tendo muitas possibilidades de ampliação, haja vista a expansão da cidade estar próximo de seu limite. Mas o que falar o transporte público, que abrande a uma minoria da área expandida, com capacidade inferior a desejada, independente do sistema modal, além de verificarmos a precariedade de muitos dos atuais corredores de ônibus e suas estruturas de suporte, como pontos, plataformas e terminais, sem falar dos próprios veículos, que muitas vezes se encontram sucateados circulando em especial pelas áreas periféricas, causando grande desconforto aos seus usuários, provocando assim um anseio pela comodidade, muitas vezes ilusória, do transporte privativo, que monopoliza um espaço excessivo do sistema viário, seja pela ocupação de parte das vias por veículos estacionados, criando os “espaços mortos do ponto de vista da mobilidade” ou pelo número cada vez mais crescente trafegando por estas vias já saturadas (WILHEIM, 2011, p.158).

Num rápido retrospecto histórico, podemos verificar que no Brasil, em especial em São Paulo, o transporte coletivo feito por ônibus tem sido um dos principais modos, tendo como principal centro de atração a região central, serviço este que é prejudicado por conta de uma malha viária deficiente para este tipo de transporte, bem como o conflito entre os demais veículos que circulam pela cidade, em especial nos corredores viários, além da própria estrutura do sistema de transporte coletivo atual (OURO, 2011, p. 186).

## **RESULTADOS: Realidade em Mutação**

Mariana Fix em um dado momento em seu trabalho aborda uma questão interessante a ser refletida quanto a atuação dos agentes que influenciam na produção do espaço urbano e do mercado imobiliário, os tais “promotores imobiliários e seus parceiros institucionais, financeiros e do setor público”, que vêm transformando a cidade numa espécie de ‘máquina de crescimento’, isto é, uma organização voltada a “aumentar o volume de renda agregada por meio da intensificação da utilização da terra” (FIX, 2007, p.24).

Com a modernização da vida cotidiana do homem nos grandes centros, verifica-se que, de forma vagarosa, começa-se uma separação entre o “lugar de trabalho e a moradia”, observa-se que muitas pessoas deixaram de morar e trabalhar no mesmo edifício, e os lugares especializaram-se em uma função ou outra, conforme a vocação da região, e a casa converteu-se em um lugar exclusivo de moradia (CORTÉS, 2008, p.72), promovendo desta forma uma quantidade maior de deslocamentos, fazendo com que a vida nas cidades acontecesse cada vez mais nas ruas.

A questão geográfica aponta a uma reflexão útil sobre como a organização de um sistema urbano afeta ao comportamento da mobilidade, e nos tem mostrado como as redes de infraestruturas alteram a geografia de um território (HERCE, 2009, p. 52). A riqueza do espaço público prove a diversidade de atividades que nele acontecem, e a capacidade de adaptação e mutação com o tempo e bem como as atividades.

Também se evidenciam algumas estratégias de recuperação paulatina do espaço do pedestre, que é o objetivo chave do plano de mobilidade mais sustentável, como caminhar na cidade dependendo de fatores culturais, urbanísticos, assim como um desenho viário agradável e da gestão do tráfego, o que se nota, com maior evidência é que as calçadas são mais afetadas pela contaminação, por exemplo o ruído e pelos riscos do tráfego. É consenso entre muitos profissionais que a recuperação da cidade pelas calçadas é um quesito de equidade e autonomia das pessoas, existem localidades onde para a população o ir e vir o único deslocamento possível é a pé (HERCE, 248).

Assim como em outros grandes centros, em São Paulo realizou a implantação de uma rede de corredores de ônibus, visando a melhoria da mobilidade deste sistema modal, onde foram selecionadas algumas vias ou faixas de tráfego nos principais corredores e destinadas para uso exclusivo dos ônibus, com a implantação em alguns destes de terminais que assegurassem um local seguro nas movimentações diárias de seus usuários, tendo alguns equipamentos de apoio, informação e logística (OURO, 2011, p. 187).

Mas mesmo nestes sistemas verifica-se alguns problemas, como por exemplo o acesso do veículo ao corredor ao sair do terminal, vice e versa, em especial nos horários de maior movimentação tanto de ônibus quanto de veículos particulares ao redor destes, dificultando não somente a mobilidade dos veículos, como também do usuário para acessar este serviço (OURO, 2011, p. 190).

É óbvio que o sistema de transporte deveria planejar-se como um todo, com o fim de servir às múltiplas atividades urbanas com a maior eficácia. Sem dúvida, a natureza, entidade e localização das diversas atividades, mudam continuamente, e por outra parte, modificar os meios de transporte uma vez implantados é custoso e difícil. Sua obsolescência é, em geral, o fator mais importante da gestão. Este plano é um dos mais difíceis e importantes problemas do planejamento dos transportes: de que modo conseguir o máximo rendimento nas intervenções de capital nas grandes arteriais e outras vias de acesso, projetando-os de forma que respondam tanto as exigências atuais quanto as futuras.

Parece evidente que o urbanista tem que considerar ambos os aspectos da relação entre tráfego e uso do solo. Se seu objetivo principal é o modelo de uso do solo, tem de ter em conta, sem dúvidas, o efetivo potencial de uma mudança nas instalações ou nos fluxos do tráfego. Se o objetivo é satisfazer as exigências do tráfego, deverá ser consciente de que estas necessidades mudam segundo vão se mudando o modelo de uso do solo. (MITCHELL, p. 29)

É de certa forma uma tendência em São Paulo, que para alguns parece ser utópica, mas este é um fato que já acontece em algumas cidades, em que o ato da locomoção por automóvel próprio seja alterado, provocado pela imobilização do carro, que vem acontecendo paulatinamente em conjunto com a redução cada dia mais da velocidade média de locomoção e o aumento no tempo de deslocamento, sem contar com o fator estacionamento que cada vez mais diminui a demanda nas ruas e os particulares praticarem, muitas vezes, preços abusivos, o que fará com que a população tome duas alternativas: “passar a viver mais no bairro de sua moradia (desde que equipamentos, serviços e trabalhos também se descentralizem), locomovendo-se a pé e em distâncias pequenas, e passar a usar o transporte coletivo, público ou privado. Ambos constituem desafios que mexem com o caráter individualista da cultura migrante” (WILHEIM, 2011, p.161).

## **CONCLUSÃO**

Tanto para Wilhelm como para Jacobs, as cidades são organismos vivos, e são nelas que as atividades pessoais e sociais fazem com que haja uma movimentação na paisagem urbana. Os moradores e usuários desta além de serem protagonistas da sua criação e transformação, também são peças chaves importantes deste contexto. “A relação entre pessoas e paisagem é inescapável: ela penetra na sensibilidade e no subconsciente, quando não na própria consciência” (WILHEIM, 2011, p.58). Mas Wilhem nos alerta que no caso da falta de espaços em uma cidade, haverá a redução de opções para que se possa

adotar lugares, proporcionando assim uma queda na qualidade de vida e ofertas que a cidade possa oferecer (WILHEIM, 2011, p.54).

A gestão de programas e atuações tende a garantir o exercício de direito das pessoas, esta é uma tarefa da Administração pública, que hoje em dia é exigida em toda a sociedade democrática como um imperativo. Já a várias décadas existe uma disciplina consolidada de planejamento das redes de transporte, disciplina esta que tem produzido métodos e instrumentos, que em alguns casos de forma errônea, como salienta o autor, que vêm sendo aplicado em termos e desenhos nos planos de mobilidade urbana e transporte. O principal problema reside que transporte e mobilidade não são sinônimos, onde o primeiro implica na questão energética, sendo assim, a criação de uma infraestrutura especializada para que exista o barateamento da viagem; já o segundo sugere uma atenção às formas mais autônomas de deslocamento, com ofertas de alternativas possíveis entre a gestão energética e o espaço numa perspectiva mais ampla quanto à recuperação de custo da infraestrutura e demanda de viagens (HERCE, 2009, p. 52).

O autor ainda salienta que as redes possuem um fator determinante na organização da cidade, no seu desenvolvimento de métodos de dimensionamento, funcionários e afins, sempre comuns à construção do território, porem verificou com tristeza o confinado papel subsidiário deste, fazendo estudos pontuais nas cidades, como se a infraestrutura fosse fragmentada e tivesse perdido o seu papel de suporte à organização da cidade, se convertendo em tábuas de cálculos de saneamento, iluminação e tráfego. Destaca que está existindo uma nova revolução conceitual que vem afetando fortemente o urbanismo e a concepção das infraestruturas, coincidentes com a nova visão das cidades e da oferta de novas tecnologias automobilísticas. Pode-se afirmar que nunca antes do movimento moderno, arquitetos e engenheiros foram tão cúmplices na construção de um paradigma urbano, se separando cada qual em sua especialização e se defrontando com suas técnicas de ordenamento do território (HERCE, p. 67).

A partir destas análises, estudos e percepções, pode-se chegar a um veredito, que mais tarde poderá ou não ser alterado, de que questões relativas a dualidade transporte e espaço urbano, seja ele de vocação pública ou particular, não é algo que se possa resolver como uma fórmula matemática, mas que se deve ponderar, através de vários componentes, para que o plano ou projeto para uma determinada área da cidade não venha causar um grande impacto negativo para a população local, mas também não se deve sacrificar, em benefício de alguns poucos, procurar sanar problemas já consolidados pelo passado, através da implantação de pequenos ou grandes projetos.

Falar em ampliar a malha metroviária, para a grande maioria é muito simples, mas para planejadores, urbanistas e estudiosos, a realidade é um pouco diferente, visto que encontrarão resistência quanto a questão do melhor local para a implantação das estações, visto que a pressão do mercado imobiliário é forte e muitas vezes não leva em conta os aspectos aqui já mencionados e discutidos. Outro fator é quanto a desapropriação de uma população já consolidada, forçando-a muitas vezes a buscar novos lugares na cidade, longe do espaço urbano em que convivia, em alguns casos não muito longe do trabalho, estudo e lazer, fazendo com que estes aumentem o número de deslocamentos, bem como as distâncias destes, além de causar um problema de ordem social que em geral não é contabilizado.

Bom se para a ampliação da malha ferroviária tem-se estes problemas, a solução mais econômica e menos impactante para alguns especialistas, torna-se os corredores de ônibus, porém como já bem se sabe, também existem atenuantes, que em alguns casos são tão impactantes quanto a desapropriação de um local para a implantação de uma estação, visto que as vias da cidade já se encontram saturadas, além de serem na sua maioria, dentro dos bairros, com calha viária estreita, para que se possa ter uma convivência mais harmoniosa com os demais sistemas modais e inviabilizando a ampliação destes, visto que na maioria dos principais corredores viários da cidade já se encontram implantados com as faixas exclusivas para ônibus.

De fato não é um assunto de fácil trato, se faz necessário um grande empenho em projetos, estudos e análises para que se tenha não 100% de eficácia, mas que pelo menos chegue perto deste valor.

Finalmente, parafraseando Wilhelm, quando cita Rousseau, infelizmente o que interessa ao público nem sempre é o que interessa a todos (2011, p.54)

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Livros e Artigos

- BRANCO, Adriano M. Trânsito e transporte na cidade de São Paulo. São Paulo; Revista técnica da São Paulo Transportes S.A., 2011.
- CACCIARI, Massimo. A cidade. Barcelona; Gustavo Gili, 2010.
- CAMPOS Filho, Candido Malta. Reinvente seu bairro: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade. São Paulo; Editora 34, 2004.
- CAMPOS Neto, Candido Malta. Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo. São Paulo; SENAC, 2002.
- CARVALHO, Eduardo Tavares. A proposta de revisão do Plano Diretos Estratégico do Município de São Paulo. São Paulo; Revista técnica da São Paulo Transportes S.A., 2011.
- CECCARELLI, P. Las incógnitas del trafico urbano. Barcelona; Gustavo Gili, 1971.
- CORTÉS, José M. Políticas do espaço: arquiteturas, gênero e controle social. São Paulo; Senac, 2008.
- FERREIRA, João S. W. O mito da cidade-global. São Paulo; Vozes, 2007.
- FIX, Mariana. São Paulo: fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo; Boitempo, 2007.
- GEHL, Jan. La humanización del espacio urbano. Barcelona; Reverté, 2006.
- HERCE, Manuel. Sobre la movilidad en la ciudad. Barcelona; Reverté, 2009.
- JACOBS, Jane. Morte e vida nas grandes cidades. São Paulo; Martins Fontes, 2007.
- OURO, Evanaldo M. Terminais urbanos de ônibus. São Paulo; Revista técnica da São Paulo Transportes S.A., 2011.
- PANERAI, Philippe. Isolato urbano e città contemporânea. Milão; Città Studi Edizioni, 2012.
- RIBEIRO, Édels Alves. Caracterização Urbanística. São Paulo; Revista técnica da São Paulo Transportes S.A., 2011.
- SILVEIRA, Tácito P. A Questão Metropolitana. São Paulo; Revista técnica da São Paulo Transportes S.A., 2011.
- TERAN, José A. Mobildiade urbana sustentável. São Paulo; Scortecci, 2013.
- WILHEIM, Jorge. São Paulo: uma interpretação. São Paulo; Senac, 2011.
- ZMITROWICZ, Witold. Avenidas 1950-2000: 50 anos de planejamento da cidade de São Paulo. São Paulo; EDUSP, 2009.

### Sites

- Portal da SPTrans: <http://www.sptrans.com.br/>, acessado em 01/07/2013.
- Portal Metrô SP: <http://www.metro.sp.gov.br/>, acessado em 01/07/2013.