

## **Resumo da tese “Transporte de Londres, Paris e São Paulo: Aspectos fundamentais do planejamento e expansão das redes de transporte estruturais e sua relação com a organização do tecido urbano”, de autoria do arquiteto e urbanista Leonardo Cléber Lima Lisboa.**

O título da tese é **“Transporte de Londres, Paris e São Paulo: Aspectos fundamentais do planejamento e expansão das redes de transporte estruturais e sua relação com a organização do tecido urbano”**. O objetivo do estudo realizado foi analisar empiricamente a relação entre a distribuição de atividades no território urbano e a morfologia e amplitude de redes de transporte coletivo estrutural, para comprovar a seguinte hipótese:

*“Quanto mais espacialmente distribuída for a rede de transporte coletivo de caráter estrutural num território urbano, mais equilibrada é a distribuição espacial das diferentes tipologias de uso do solo. Uma distribuição territorial mais equilibrada das diferentes tipologias de uso do solo significa maior proximidade entre as habitações e os locais onde as pessoas possam trabalhar e realizar outras atividades – educação, saúde, lazer, compras etc.”*

Para alcançar o objetivo e comprovar a hipótese, a tese retoma a discussão da relação de interdependência entre acessibilidade e uso do solo, consolidada na década de 1960 por diversos teóricos, analisando as cidades de Londres, Paris e São Paulo.

Foi realizado um levantamento dos principais indicadores de avaliação de redes propostos em planos de linhas e de redes de metrô para São Paulo, constantes de estudos anteriores à tese, visando averiguar se ocorreu a avaliação da relação entre acessibilidade e uso do solo. Embora procurou-se estabelecer alguma avaliação dos impactos da implantação de linhas de metrô sobre cidade, a maioria das propostas e estudos analisados permaneceu utilizando dados clássicos das Pesquisas Origem e Destino.

Em seguida foi feita uma verificação das principais diretrizes relacionadas ao desenvolvimento urbano e aos transportes, presentes na legislação relacionada ao tema estudado (estatutos da Cidade e da Metr pole, Política Nacional de Mobilidade Urbana, Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado e planos diretores estratégicos do Município de São Paulo), do qual se p de extrair a necessidade de supera o dos contrastes presentes nas cidades, com promo o do equilíbrio da oferta de infraestrutura de transporte e da distribui o de empregos e moradias.

Essas diretrizes orientaram a produ o de dois indicadores para avalia o de redes de transporte estruturais:

- Propor o de atendimento direto da rede em rela o   área urbanizada da metrópole (P), aplicado às trinta e sete redes de metrô propostas para São Paulo, que foram levantadas durante a elabora o da tese;

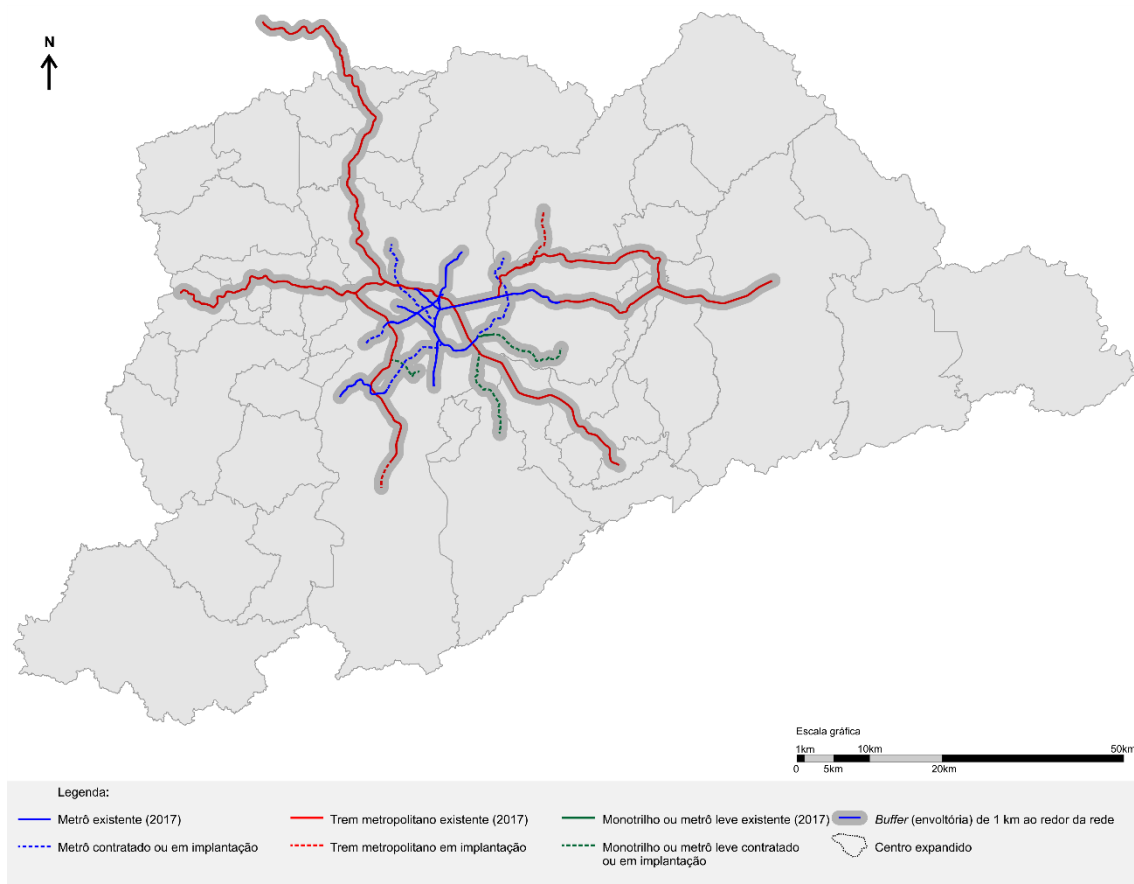


Figura 1: rede sobre trilhos comprometida para a RMSP, com área envoltória de 1 km que foi comparada com a área urbanizada da metrópole (não constante desta figura).

- Cobertura da rede em relação a atividades específicas no território (C), aplicadas às atuais redes e uso do solo de Londres, Paris e São Paulo.

Esses indicadores foram fundamentais para a comprovação da hipótese. O indicador P mostrou a pouca cobertura que as redes de metrô atualmente propostas propiciam à área urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo. Os resultados do Indicador C, aplicados às redes sobre trilhos de Londres, Paris e São Paulo mostraram a grande aderência entre as redes e as principais atividades analisadas (empregos e habitação) para Londres e Paris, enquanto que em São Paulo, somente a região central tem essa aderência com os trilhos, deixando para as áreas periféricas o atendimento pelas rodovias. Essa análise permitiu concluir que “quanto mais espacialmente distribuída é a rede de transporte coletivo de caráter estrutural num território urbano, mais equilibrada é a distribuição espacial das diferentes tipologias de uso do solo”, ou seja, a hipótese lançada.

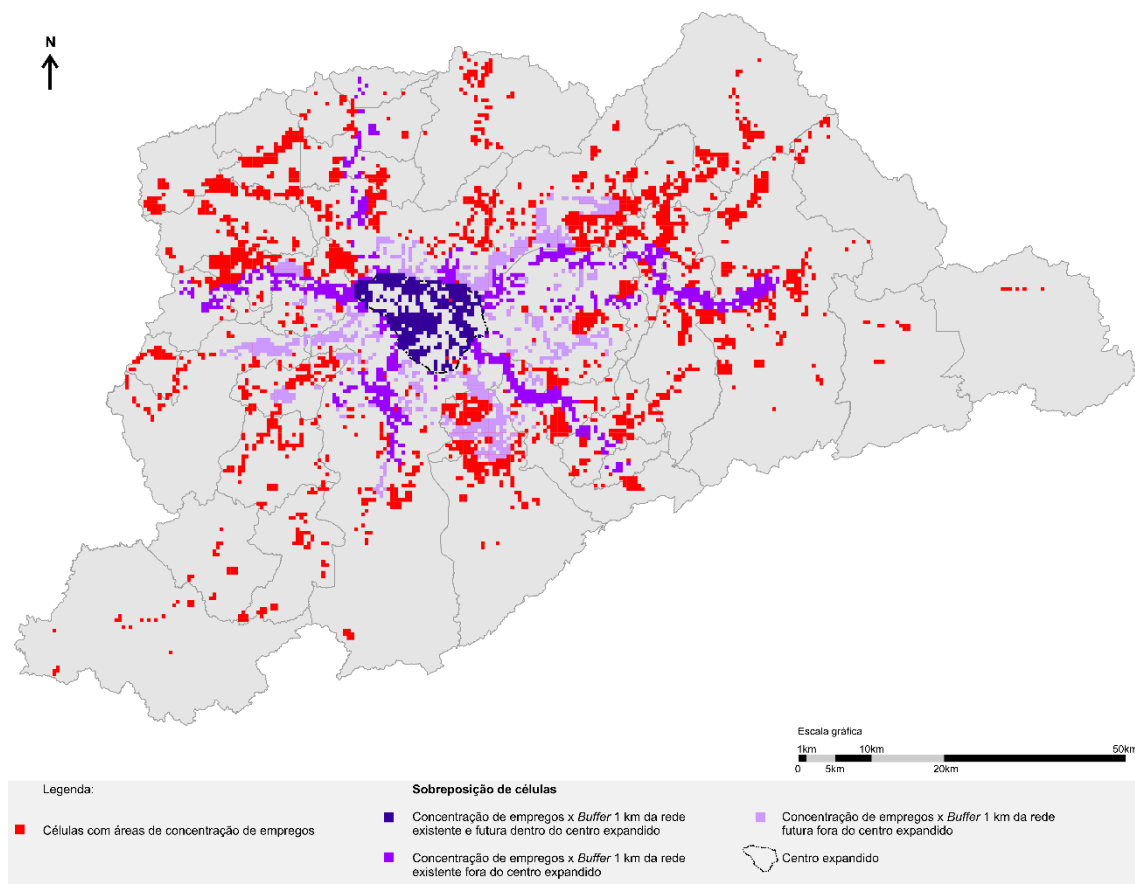


Figura 2: exemplo de aplicação do Indicador C na RMSP, cuja metodologia está detalhada na tese.

Na sequência, foi produzida uma análise relacionando a implantação das redes de metrô com a evolução urbana das cidades estudadas, o que evidenciou uma

vinculação entre a evolução da implantação do metrô e o desenvolvimento urbano de Londres e Paris, enquanto em São Paulo essa conexão ocorreu de forma parcial. Essa análise também identificou diferenças na participação e interferência do Estado na implantação das redes de transporte estruturais e a estruturação do espaço urbano. Tanto em Londres quanto em Paris, houve atuação do Estado na defesa do desenvolvimento do espaço urbano como um todo para garantia das condições de produção e reprodução social. Em São Paulo, o envolvimento do poder público privilegia áreas de concentração das classes sociais dominantes e das inversões do capital imobiliário.

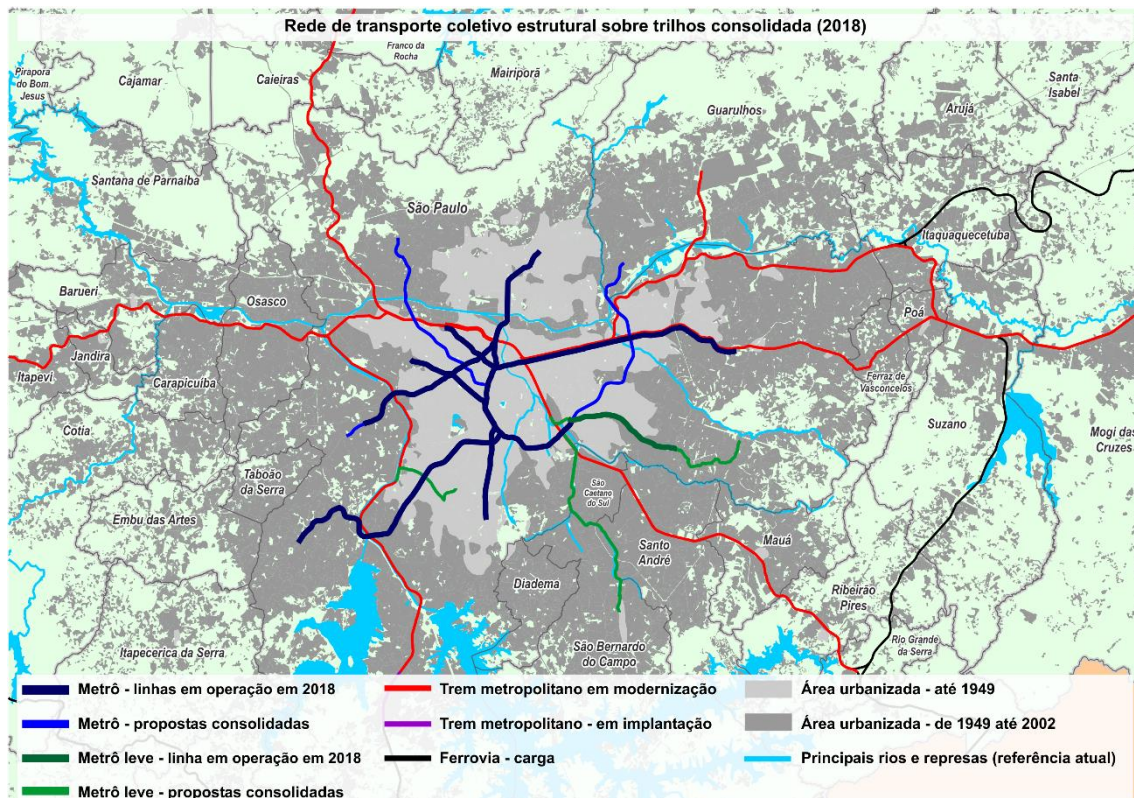


Figura 3: padrão de figura utilizado para apresentar as 37 propostas de rede de metrô levantadas para a RMSP.

As análises finais apontaram a necessidade de uma rede de transporte estrutural sobre trilhos de grande extensão para melhorar o nível de atendimento do território da Região Metropolitana de São Paulo. Essa conclusão foi possível através da aplicação dos indicadores P e C.