



# PARA ONDE VAMOS?

Por uma agenda  
de **mobilidade**  
nas **periferias de SP**

## Para Onde Vamos?

**Por uma agenda de mobilidade nos territórios periféricos de SP**

### Realizado por

IABsp  
Instituto Aromeiazero

### Promoção e Apoio

99

**Instituto de Arquitetos do Brasil - Departamento de São Paulo**

### Equipe Técnica

**Coordenação:** Simone Gatti

**Produção:** Karina de Souza

**Viabilização e revisão:** Hannah Arcuschin Machado, Fernando Túlio Rocha Franco e Tamires Oliveira

**Consultoras de Mobilidade:** Kelly Fernandes, Letícia Lemos, Letícia Sabino e Viviane Tiezzi

**Mapas:** Carolina Passos

**Design:** Oyá Design

**Fotografia:** Maitê Lopes

### Diretoria (Gestão 2020-2022)

Fernando Túlio Salva Rocha Franco (**Presidente**), Gabriela de Matos Moreira Barbosa Brandão (**1ª vice-**

**presidente**), Hannah Arcuschin Machado (**2ª vice-presidente**), Tamires Carla de Oliveira (**Vice-presidente financeiro**), Marlon Rubio Longo (**Diretor Financeiro**), Sabrina Studart Fontenele Costa (**Diretora de Cultura**), Máira Fernandes Silva (**Diretora de Políticas Públicas**), Mariana Martinez Wilderom Chagas (**Diretora de Ensino**), Anderson de Almeida (**Diretor de Desenvolvimento Profissional**), Danilo Hideki (**Diretor de Relações Institucionais**), Claudio Barbosa Ferreira (**Diretor Regional**), Marcelo Fonseca Ignatios (**Secretário Geral**), Rafael Mielnik (**1º secretário**), Sheroll Martins Silva (**2º secretária**), Kaísa Isabel da Silva Santos (**Conselheira Fiscal**), Thamires Mendes dos Santos (**Conselheira Fiscal**), Natasha Mincoff Menegon (**Conselheira Fiscal**)

### Conselho Superior

Edson Elito, Nadia Somekh, Marco Artigas, Forti, Lua Nitsche, Alan Cury, Rossella Rossetto, Audrey Carolini Anacleto de Lima e José Borelli Neto. Suplentes: Larissa Garcia Campagner, Ricardo de Andrade Hofer, Marcela Alonso Ferreira, Maria Claudia Levy Figliolino, Kelly Cristina Fernandes

Augusto, Paola Trombetti Ornaghi, Fabiane Carneiro e Marco Peixe

### Instituto Aromeiazero

**Gerente de projeto:** Cadu Ronca

**Comunicação:** Murilo Casagrande

**Coordenação:** Renata Cirilo

**Coletivos artísticos:** FT Colors, Arte e Cultura na Kebrada, Coletivo Imagem e OMT Crew.

**Arte gráfica dos cartazes:** Sirley Alencar e Ruan Lima.

### Parcerias

Associação dos Trabalhadores Sem Teto da Região Oeste e Noroeste, Instituto Alana, Coletivo Januária na Janela, SampaPé, EMEI Professora Edalzir e EMEF General Paulo Carneiro Thomaz Alves.

# PARA ONDE VAMOS?

Por uma agenda  
de **mobilidade**  
nas **periferias de SP**



### **3. Agenda de Mobilidade**



## 3.1 Parque Novo Mundo





parque  
**novo**  
**mundo**

# Leitura Urbana do Território

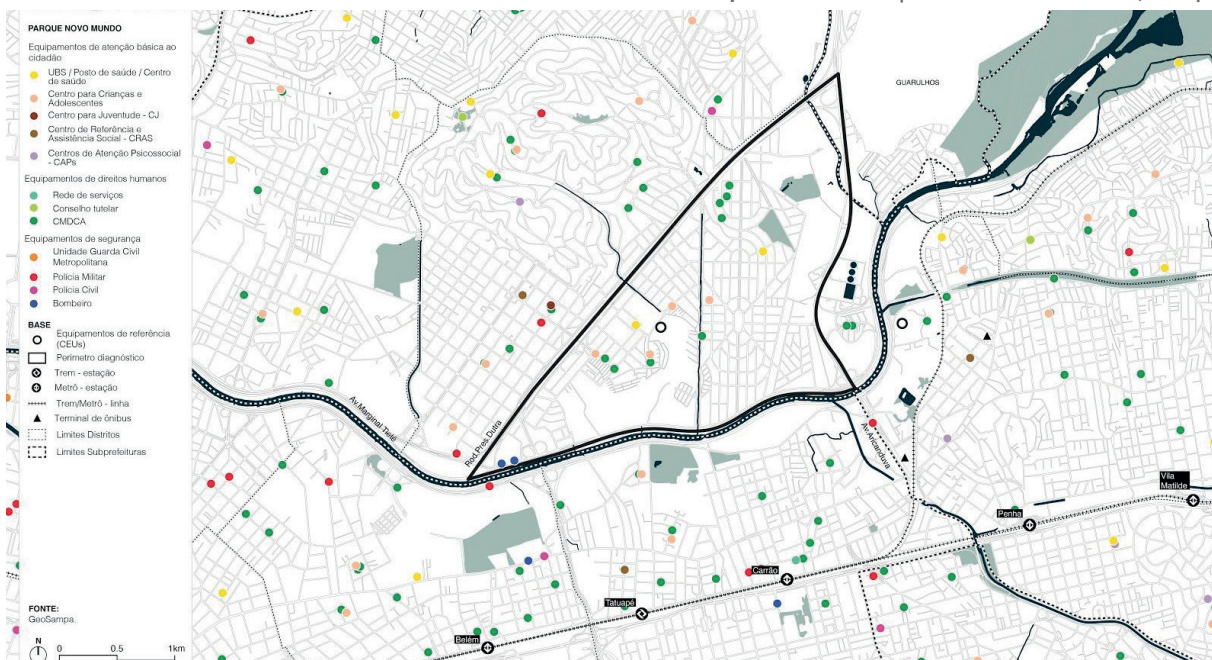
O Parque Novo Mundo fica localizado na zona Norte de São Paulo, sobre a planície do Tietê. O território trabalhado se configura como um triângulo delimitado por barreiras físicas rodoviárias: a Marginal do Rio Tietê ao sul, Av. Educador Paulo Freire a leste (que continua como Rod. Fernão Dias), e a Rodovia Dutra a noroeste. Está localizado na subprefeitura de Vila Maria, no distrito de mesmo nome, região

que vem perdendo população ao longo das últimas décadas.

Há uma forte identificação da população local com os equipamentos existentes, como a EMEF Paulo Carneiro e com os espaços públicos da Praça Novo Mundo e da Rua da Bicicleta, além de uma grande expectativa com a inauguração do novo CEU Parque Novo Mundo. Ainda assim há muito o que ser melhorado. Parte

do perímetro a leste apresenta boas condições e é muito bem estruturada. A parte a oeste, mais perto da Dutra, apresenta alta **vulnerabilidade** e grande concentração de população de baixa renda. O núcleo ao sul do CEU, mais próximo à marginal Tietê, na parte sul do perímetro, também apresenta alta vulnerabilidade. Nessa área há também grande **precariedade de condições urbanísticas**. É

Mapa do Perímetro | Fonte: Carolina Passos, IABsp.





nessa porção que está localizada a Ocupação Douglas Rodrigues.

O território apresenta poucos locais com riscos geológicos, mas por estar localizado na área de várzea do Tietê, a área está sujeita a **inundações** e apresenta muitos pontos sujeitos a alagamentos, que acabam por afetar a mobilidade local com frequência. A quantidade de **lixo nos espaços públicos** e a deficiência da coleta intensificam os problemas de drenagem do solo e escoamento das águas pluviais.

#### **A densidade de emprego**

é relativamente baixa, com 0,70 vagas/hab. (OD, 2017). Como comparação, há distritos centrais que chegam a oferecer 22 vagas/hab. Apesar de não estar entre os territórios com menor oferta de emprego, essa condição também impacta no sistema de transporte por criar deslocamentos pendulares em horários de pico (manhã e tarde).

O território é bem coberto por **equipamentos de saúde** e outros serviços públicos, como atendimento ligado a direitos humanos e para crianças. Em relação à **oferta de equipamentos de ensino infantil**, a maior oferta está localizada na porção oeste, e pouco a leste – locais com muitas crianças. Segundo dados do IBGE, o território apresenta uma proporção grande de crianças

de até 5 anos, chegando a quase 40% em alguns núcleos. Essa informação reforça a necessidade de atenção aos espaços para esses indivíduos.

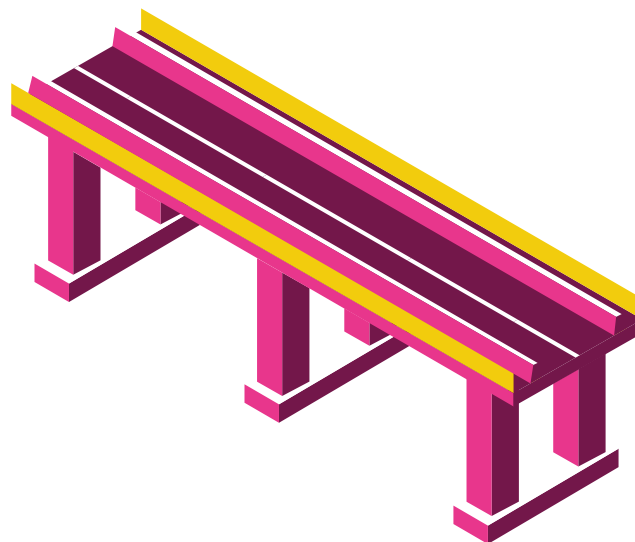
Segundo a Pesquisa de Origem Destino (OD) do Metrô, 45% das **viagens de moradores** da zona Parque Novo Mundo por motivo de acesso a ensino são dentro desta zona. A segunda zona de destino é Vila Maria e, dessas viagens, 45% é realizada a pé. Segundo relato obtido na oficina realizada no dia 08/12/2020, os jovens precisam ir para a Vila Maria para acessar os equipamentos de Ensino Médio. Ainda segundo o relato, apesar da distância excessiva até esses equipamentos, a falta de oferta de linhas de transporte coletivo os força a fazerem o percurso a pé.

Em relação à mobilidade, a pesquisa OD mostra uma alta

proporção de **uso de modos ativos** (considerados como não-motorizados pela OD) no território, mas o Plano Emergencial de Calçadas não contempla muitos pontos na área. Ainda, segundo relato dos moradores, o modo a pé é amplamente utilizado por falta de oferta de linhas de transporte.

**As transposições da Rodovia Dutra** para acesso à Vila Maria e à Vila Japão são 06 passarelas elevadas, um viaduto (Rua Curuçá) e uma passagem por baixo da rodovia (Av. Sarg. Miguel de Sousa Filho). No entanto, foi relatado na oficina que os moradores fazem a travessia também junto à passagem do córrego da Rua Birimbau.

De acordo com os dados da Plataforma Vida Segura, há quantidade marcante de **atropelamentos de pedestres**







e **ciclistas** ao longo da Marginal e em alguns trechos da Rodovia Dutra. O trecho com maior concentração de atropelamentos de pedestres na Dutra é no acesso ao ponto de ônibus da rodovia, local onde não há nenhuma infraestrutura para proteção dos pedestres na travessia da alça de acesso.

A infraestrutura dedicada aos ciclistas se encontra na porção leste, cruzando a Praça Novo Mundo, e do outro lado da Rod. Dutra, atravessando pelo viaduto da Rua Curuçá. Do Plano de Expansão de infraestrutura cicloviária apresentado pela Prefeitura de São Paulo em 2019 consta somente uma pequena conexão no Parque Novo Mundo, para estabelecer conexão com a ciclovia na Ponte Domingos Franciulli Netto que conecta com o Parque Linear Tiquatira - Eng Eugenio Werner Zulauf.

Outro aspecto que é importante ressaltar é sobre a **fiscalização de agentes de trânsito**. Há concentração de fiscalização por agentes de trânsito no centro expandido. Os territórios fora dessa área apresentam pouquíssimas autuações realizadas por agentes de trânsito. Fiscalização eletrônica e por agentes é importante especialmente para garantir a segurança de usuários mais vulneráveis.

O tempo médio de **deslocamento casa-trabalho** é razoável no Parque Novo Mundo, sendo abaixo da média da RMSP (Região Metropolitana de São Paulo). O território não é servido por **sistema de alta capacidade** – previsto em plano futuro. Há uma cobertura ampla de **pontos de ônibus**, mas a quantidade de linhas que servem o território é reduzida. Segundo informação passada por professores de escolas locais e moradores, a falta de linhas faz com que moradores precisem caminhar trajetos longos para acesso às linhas que servem para o destino desejado, ou realizar todo o trajeto a pé.

Em relação à **classificação viária**, o território apresenta algumas vias definidas como coletoras, e miolos de bairro com vias locais. No trecho entre o CEU e a Rod. Dutra, mais ruas estão definidas como coletoras na plataforma do Geo Sampa da PMSP, mas algumas dessas vias não apresentam condições de coletora, por exemplo a rua entre Renê Carlier e Birimbau.

No território há também muitas **ruas** estreitas, com pavimentação precária, **carros estacionados** estreitando ainda mais a passagem, e em alguns locais **acessos** às casas ocupando parte do espaço público. Há também muitos córregos, mas poucas travessias entre margens.



A Praça Novo Mundo apresenta uma ciclofaixa ao seu redor, junto à praça, mas muito estreita e localizada à esquerda, quando deveria estar à direita. A praça é um local de lazer para todas as idades e o entorno é rico em comércios e serviços.

O **uso das ruas** dentro do “triângulo” onde está localizado o CEU é fluido, com pessoas circulando a pé e com bicicleta, carros estacionados. Essa fluidez se observa no **uso de bicicletas**. Há um uso corriqueiro da bicicleta, ou seja, está muito integrada na cultura local: crianças em bicicletas, pessoas dando carona em bicicletas, e ciclistas compartilhando as vias.

Mesmo nas ruas onde foram implantadas ciclofaixas, há ciclistas compartilhando a via. A opção de ciclistas por compartilhar a via ao invés de usar o espaço destinado a eles parece ser decorrente da utilização das ciclofaixas por pedestres. Isso ressalta a necessidade de atenção não somente aos ciclistas, mas a todas as pessoas que usam **modos ativos**.

# Diretrizes Específicas de Mobilidade e Acessibilidade para o Parque Novo Mundo

## Readequação viária:

- Readequar cruzamentos para restringir a velocidade de veículos com a redução de raios de giro, e estreitar a distância para pedestres cruzarem avançando o meio-fio ou delimitando com pinturas e balizadores, nas seguintes áreas:

Cruzamento entre a R. Amadeu C. Marti x R. dos Condoreiros

Fonte: Google Street View



## Cruzamentos mais críticos:

1. Av. E. A. Lopes x R. N. S. Aparecida
2. R. Curuçá entre R. Ari Leite e Dr. Afonso Vergueiro
3. R. Gen. João C. L. Botelho x R. Galileu Gaia
4. R. Amadeu C. Marti x R. dos Condoreiros
5. R. Amadeu C. Marti x R. Galileu Gaia

## Cruzamentos que demandam atenção:

1. R. Galileu Gaia x R. Nestor de Holanda
2. R. Curuçá x R. Galileu Gaia
3. R. Serafim Poli x R. Ernesto A. Lopes
4. Av. Birimbau x R. Bicicleta
5. Av. Ten. Amaro F. da Silveira x R. Sd. Antônio R. de Oliveira
6. Av. Ten. Amaro F. da Silveira x Al. Sg. Assad Feres



Cruzamento entre a R. Gen. João C. L. Botelho x R. Galileu Gaia

Fonte: Google Street View

### Estímulo à mobilidade ativa

- Criar **rotas seguras de bicicleta** focadas no acesso ao Ensino Médio entre o Parque Novo Mundo e as E.E.M. e a Etec na Vila Maria. As rotas devem ser dotadas de sinalização viária (horizontal e vertical) e medidas de acalmamento de tráfego no percurso para garantir a segurança dos jovens;
- Implantar **infraestrutura para circulação de bicicletas**

conectando a infraestrutura existente no Parque Novo Mundo e na Vila Maria/Jardim Japão, conforme indicado no mapa de diretrizes.

### Ônibus

- Ampliar a oferta de **linhas de ônibus**, com novas linhas e mais veículos por linha, particularmente melhorando a transposição da Rod. Dutra e, assim, favorecer a articulação entre o Parque Novo Mundo





Ciclofaixa estreita na Praça Novo Mundo

Foto: Letícia Lemos, IABsp

e a Vila Maria e a Vila Japão e facilitar o acesso de jovens ao ensino médio, e promovendo também a conexão do território com bairros vizinhos (Vila Maria e Jardim Japão) e com o transporte de alta capacidade;

- **Criar linhas circulares com micro-ônibus elétricos** para circulação interna no Parque

Novo Mundo e conexão com Vila Maria e Jardim Japão.

### **Individual Motorizado**

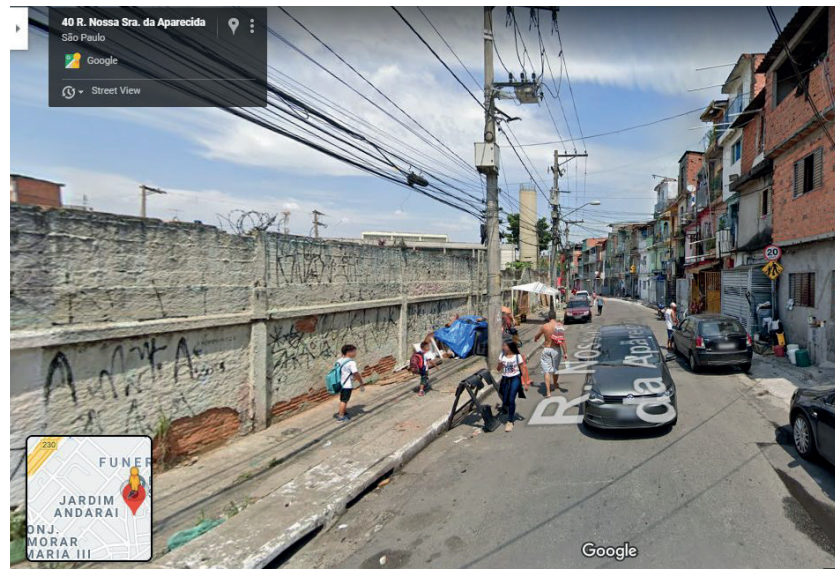
- **Rever a circulação dos caminhões** nas áreas de logística, que representam parte significativa do território, a fim de melhorar a circulação de pedestres e eliminar os conflitos com os modais ativos.





Córrego junto à Rua Bicicleta que demanda por obras de infraestrutura

Fonte: Google Street View

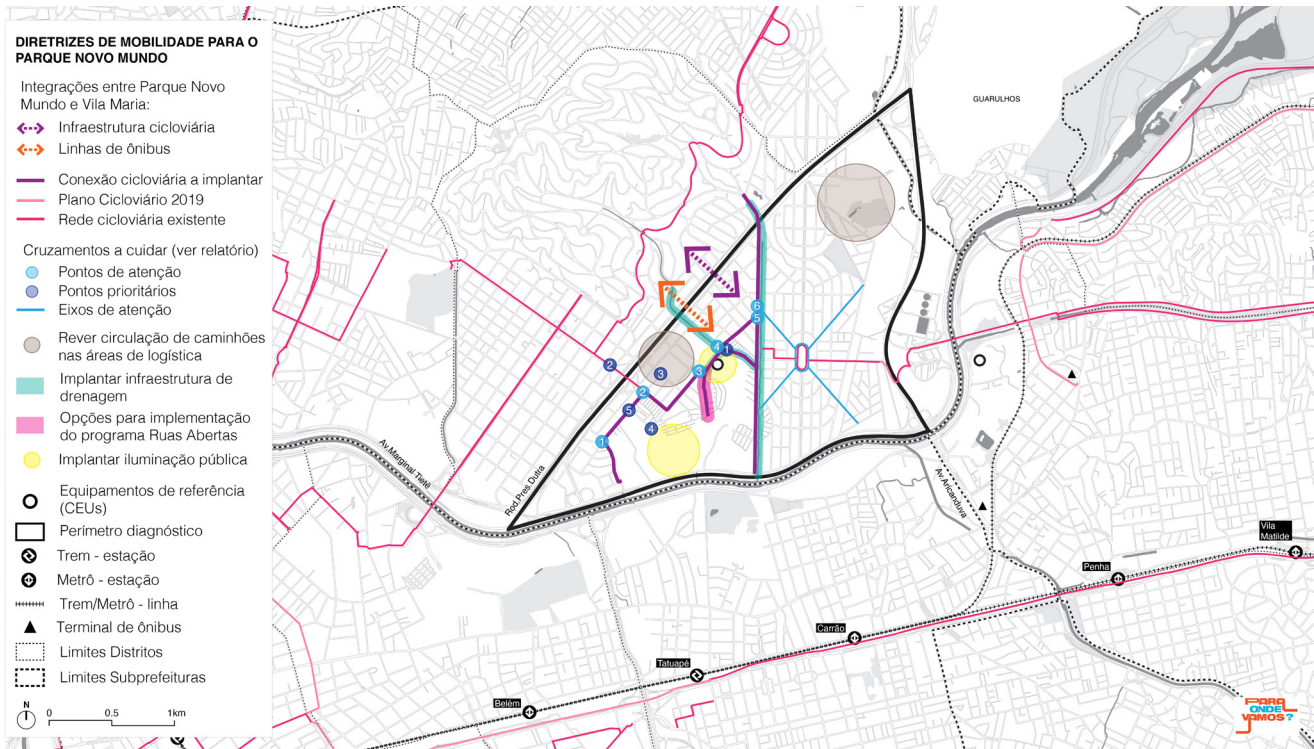


Rua Nossa Senhora Aparecida

Fonte: Google Street View

## Corpos d'água e drenagem

- Além da implementação de jardins de chuva e da retomada do Projeto Córrego Limpo, áreas de várzea precisam de **obras de infraestrutura de drenagem** para cuidar da drenagem superficial e também da subterrânea;
- A **área do Ceu Parque Novo Mundo** precisa de atenção especial em relação a drenagem, a fim de mitigar as inundações existentes que chegam a alcançar mais de 1 metro de altura;
- Obras de despoluição e drenagem para **contenção das cheias dos córregos Novo Mundo e Biquinha**.



Mapa Síntese: Diretrizes de Mobilidade para o Parque Novo Mundo  
Fonte: Carolina Passos - IABsp

## Espaços públicos

- Implantar o **Programa Ruas Abertas** no território a partir de diálogo com entidades locais. A Rua Nossa Sra. da Aparecida já é uma via que é fechada esporadicamente para eventos e poderia ser incorporada ao programa;
- Melhorar a **iluminação pública** dos espaços como o entorno do CEU e da Praça Novo Mundo;
- Ampliar a **iluminação viária** nas áreas da ocupação Douglas Rodrigues, sobretudo nas vielas.



**uma parceria:**



instituto de arquitetos  
do brasil - departamento  
de são paulo

99

