

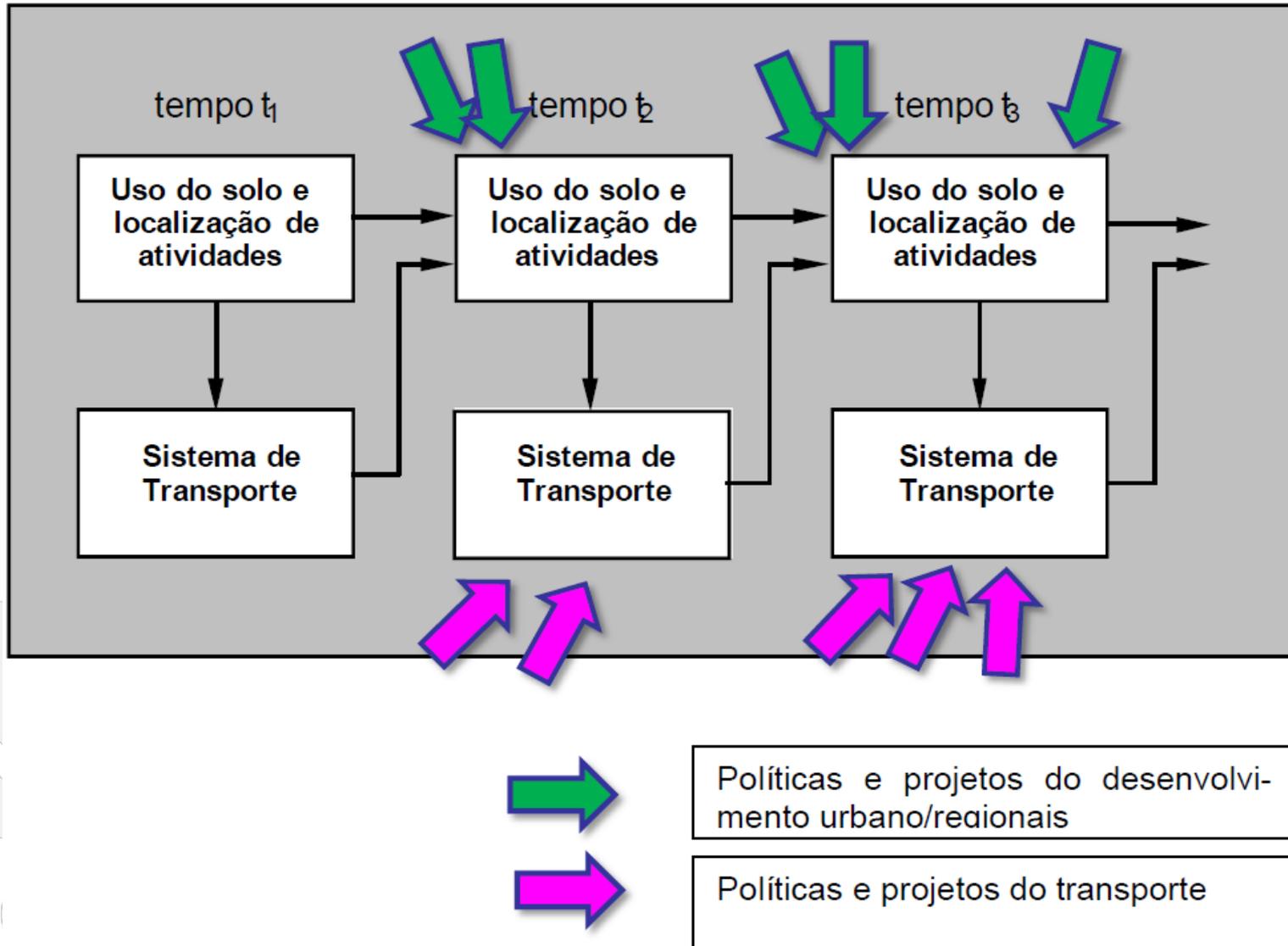
Planejamento Urbano no Mexico nos últimos 50 anos



Belo Horizonte, Setembro 2013



É reconhecido que existe uma inter-relação entre desenvolvimento urbano e transporte



Nos años 20 e 30, Le Corbusier reconece como o automóvel mudará a forma em que vemos ao desenvolvimento urbano, e inicia um novo paradigma de planejamento

LE CORBUSIER: EL URBANISMO

URBANISMO : CIENCIA PREOCUPADA POR LA FELICIDAD O EL INFORTUNIO, DECIDIDA A CREAR LA FELICIDAD Y EXPULSAR LA DESGRACIA.Ó

CAUSA PROBLEMA

NEGOCIOS EN EL CENTRO,
VELOCIDAD, AMONTONAMIENTO,
GRAN CIRCULACIÓN

PERIFERIA PERTURBADA
Y AHOGADA

LA FAMILIA EN LA GRAN CIUDAD.

CONSECUENCIA

EL CENTRO ROTO.

PERIFERIA ROÍDA.

SE ALOJA MAL.

SOLUCIÓN

MANTENER EL MOVIMIENTO,
DEVOLCIÓN Y CONSTRUCCIÓN

TRASLADAR LA PERIFERIA Y CREAR
ESPACIOS VERDES.

CIUDAD JARDÍN.

LOS CUATRO POSTULADOS DEL URBANISMO MODERNO

1. DESCONGESTIONAR EL CENTRO

2. AUMENTAR LA DENSIDAD DEL CENTRO

3. AUMENTAR LOS MEDIOS DE CIRCULACIÓN

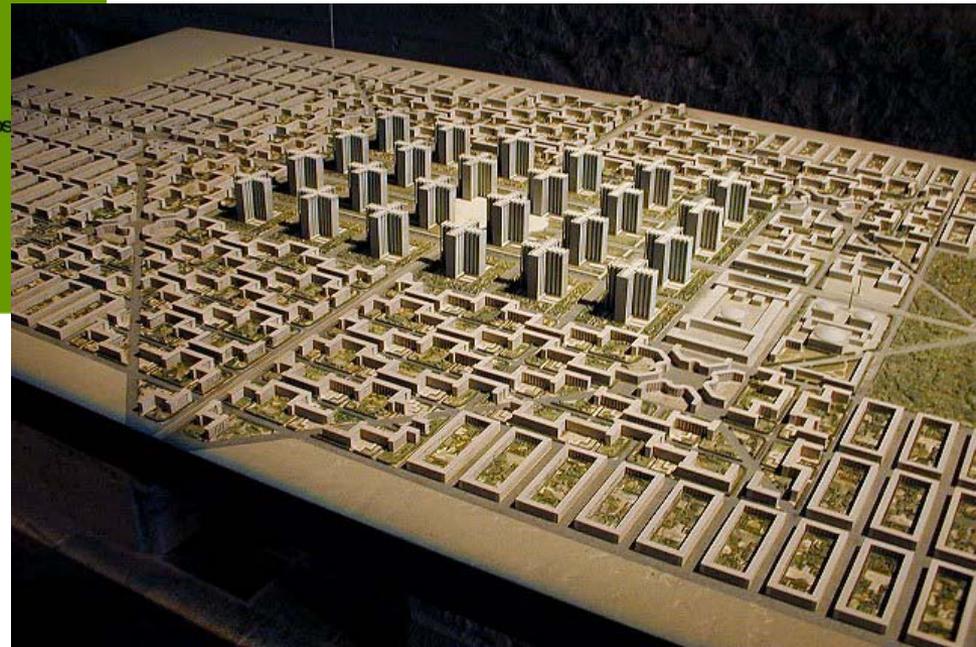
4. AUMENTAR LAS SUPERFICIES PLANTADAS

FRENTE A LAS EXIGENCIAS DE LA CIRCULACIÓN.

PARA LOGRAR EL CONTACTO ENTRE LOS NEGOCIOS

MODIFICAR COMPLETAMENTE LA ACTUAL CALLE.

PARA LA HIGIENE Y LA TRANQUILIDAD.



Em base desta relação transporte - desenvolvimento urbano e o urbanismo moderno, a partir da década dos anos 50 implementa-se sobretudo nos EUA uma estratégia de planejamento muito particular

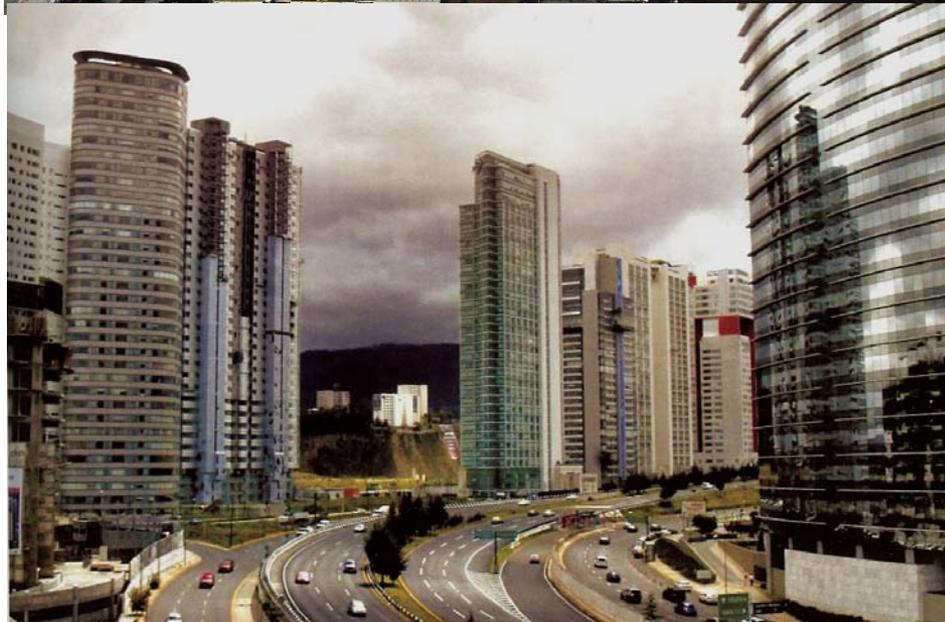
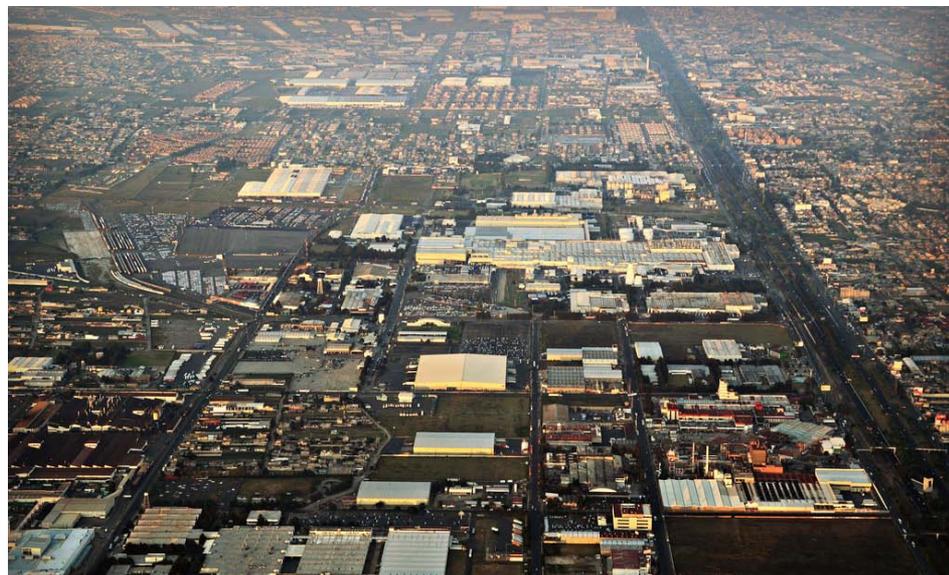
- Separação dos usos de solo
- Baixas densidades habitacionais
- Vias de alta capacidade ligando as zonas da cidade



No Brasil, o caso de Brasília, planejada sob os conceitos anteriores, é um magnífico exemplo



México, a partir dos anos 50, 60 e até o 2000, adota parcialmente as novas estratégias de planejamento e fomenta uma política de concentração da indústria na capital



No entanto, a partir dos anos 80 e 90 esta estratégia de planejamento começa a apresentar seus efeitos na zona metropolitana



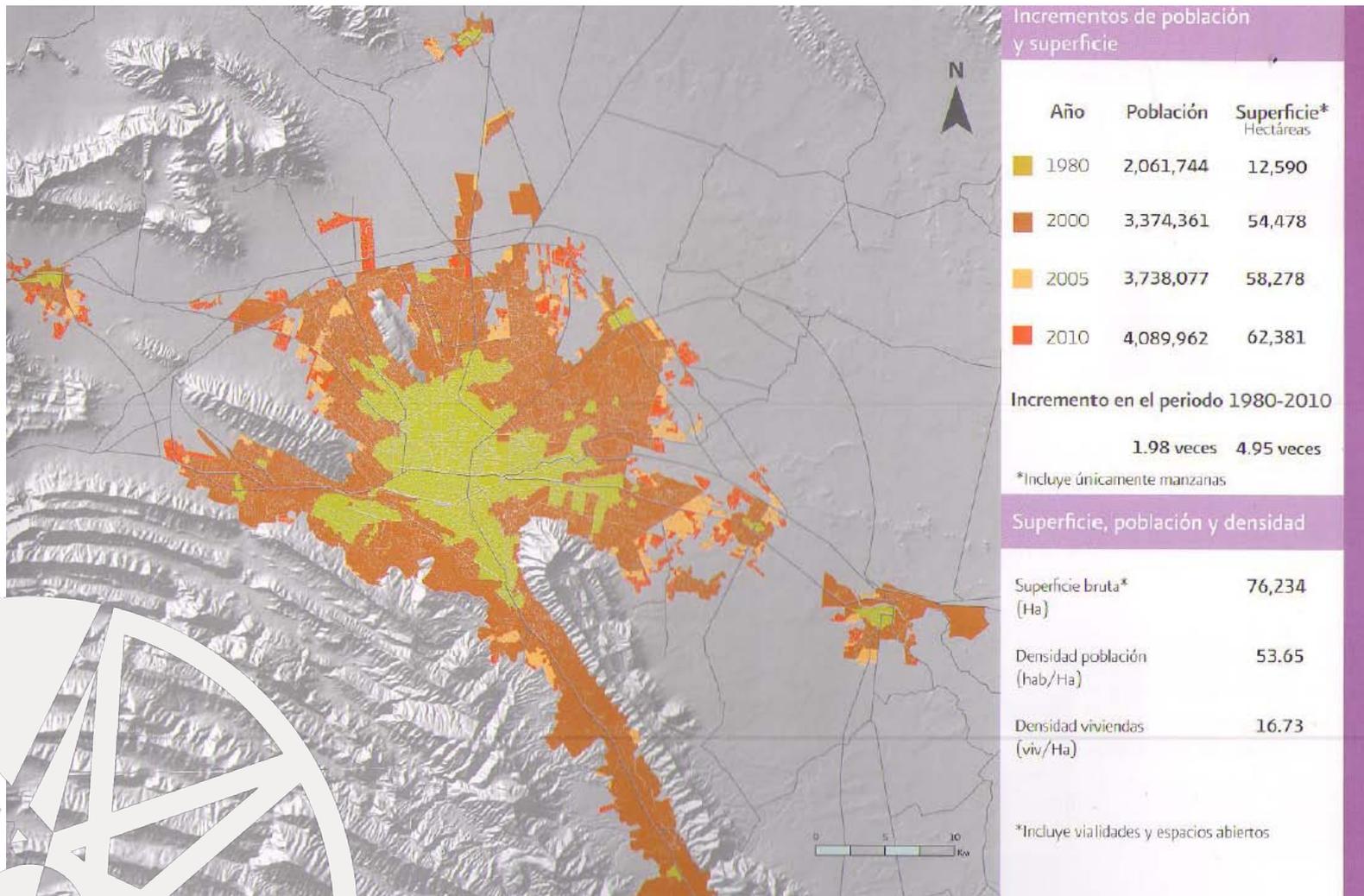
De maneira natural, os preços imobiliários das zonas centrais sobem e a população dessas zonas começa a baixar, dando lugar a mudanças nos usos de solo



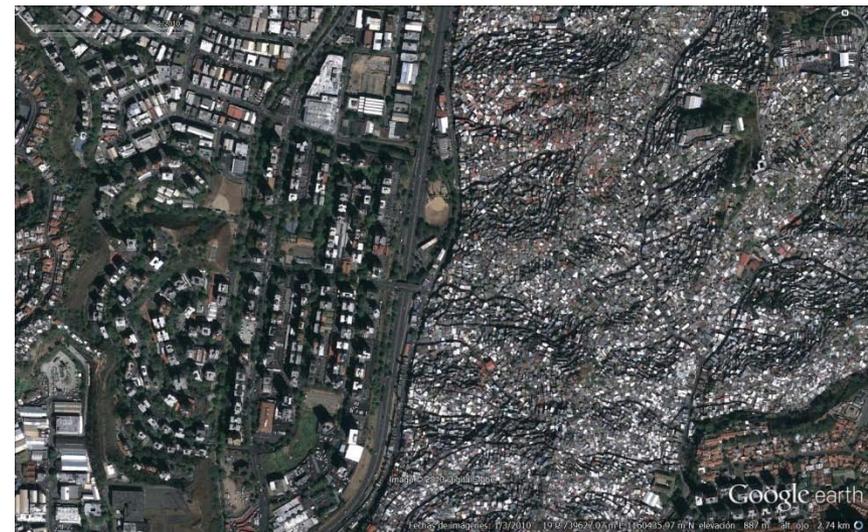
As políticas habitacionais de interesse social fazem as cidades crescer de forma espraiada



As políticas habitacionais de interesse social fazem as cidades crescer de forma espraiada, exemplo Monterrey



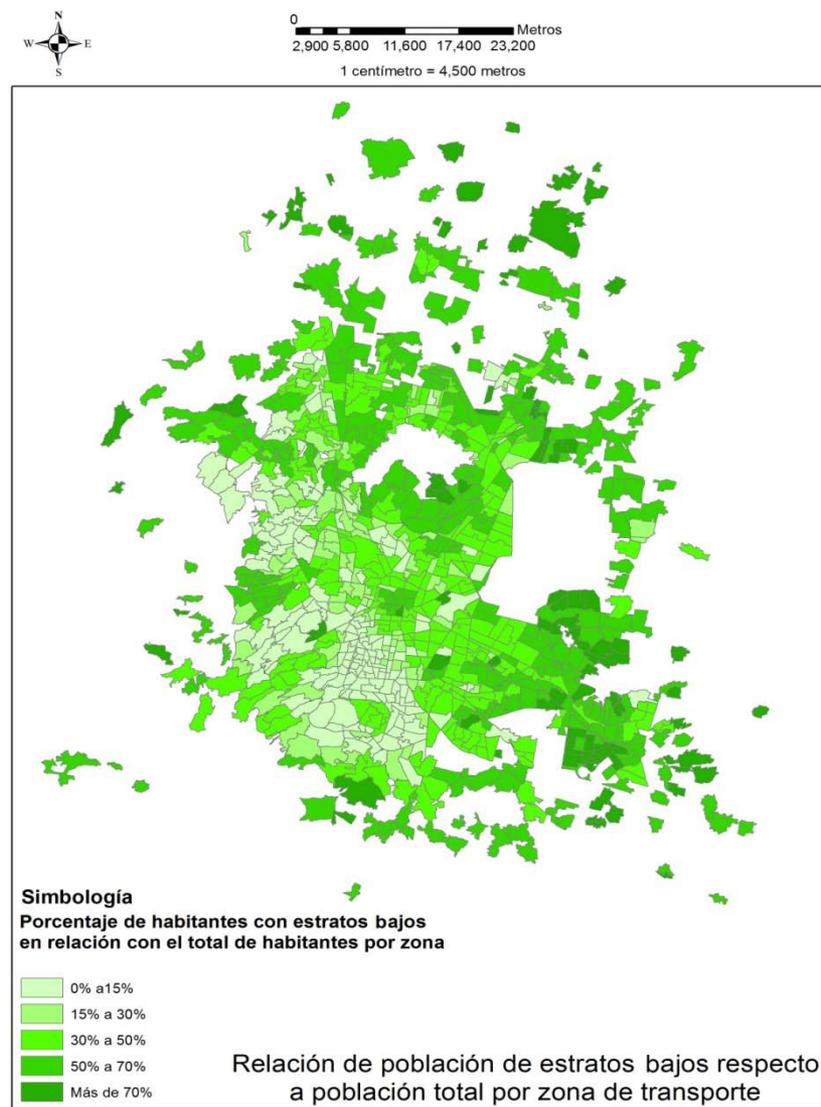
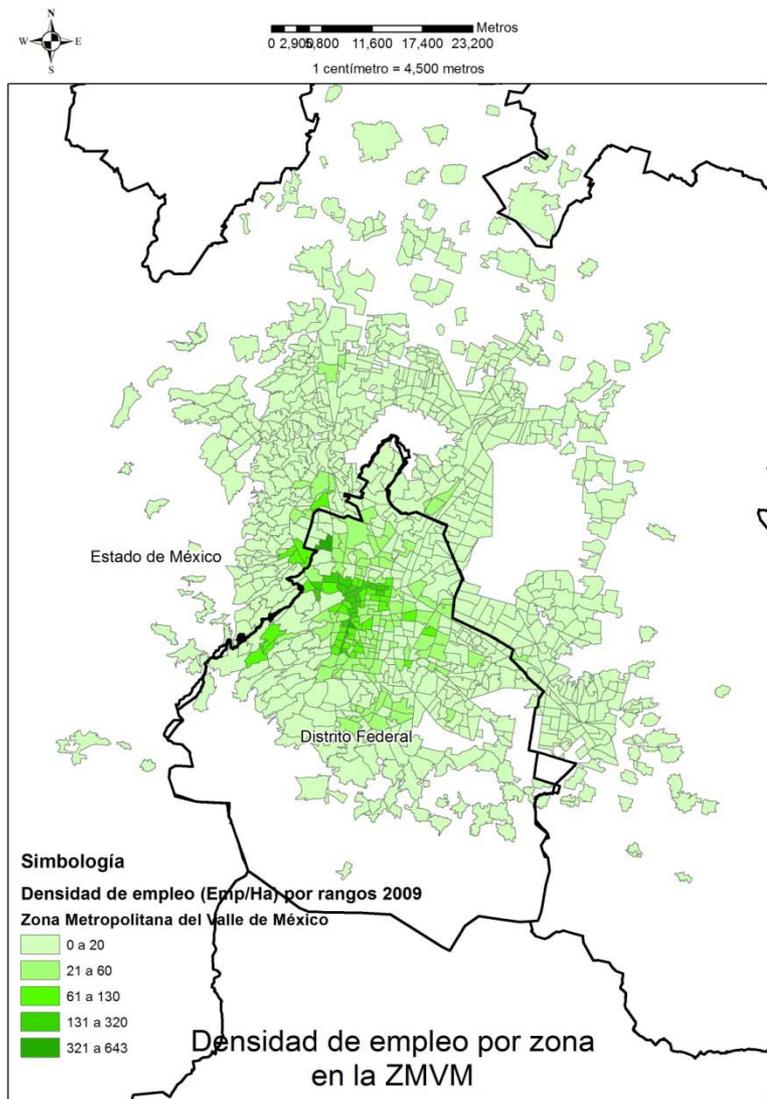
Paralelamente, as debilidades em planejamento e controle facilitam o crescimento informal, afastado das zonas centrais



Felizmente, o crescimento informal é misto, comercial – habitacional, ao igual que os usos de solo em zonas antigas



As zonas centrais, relativamente densas, concentram os empregos e as residências de alta renda

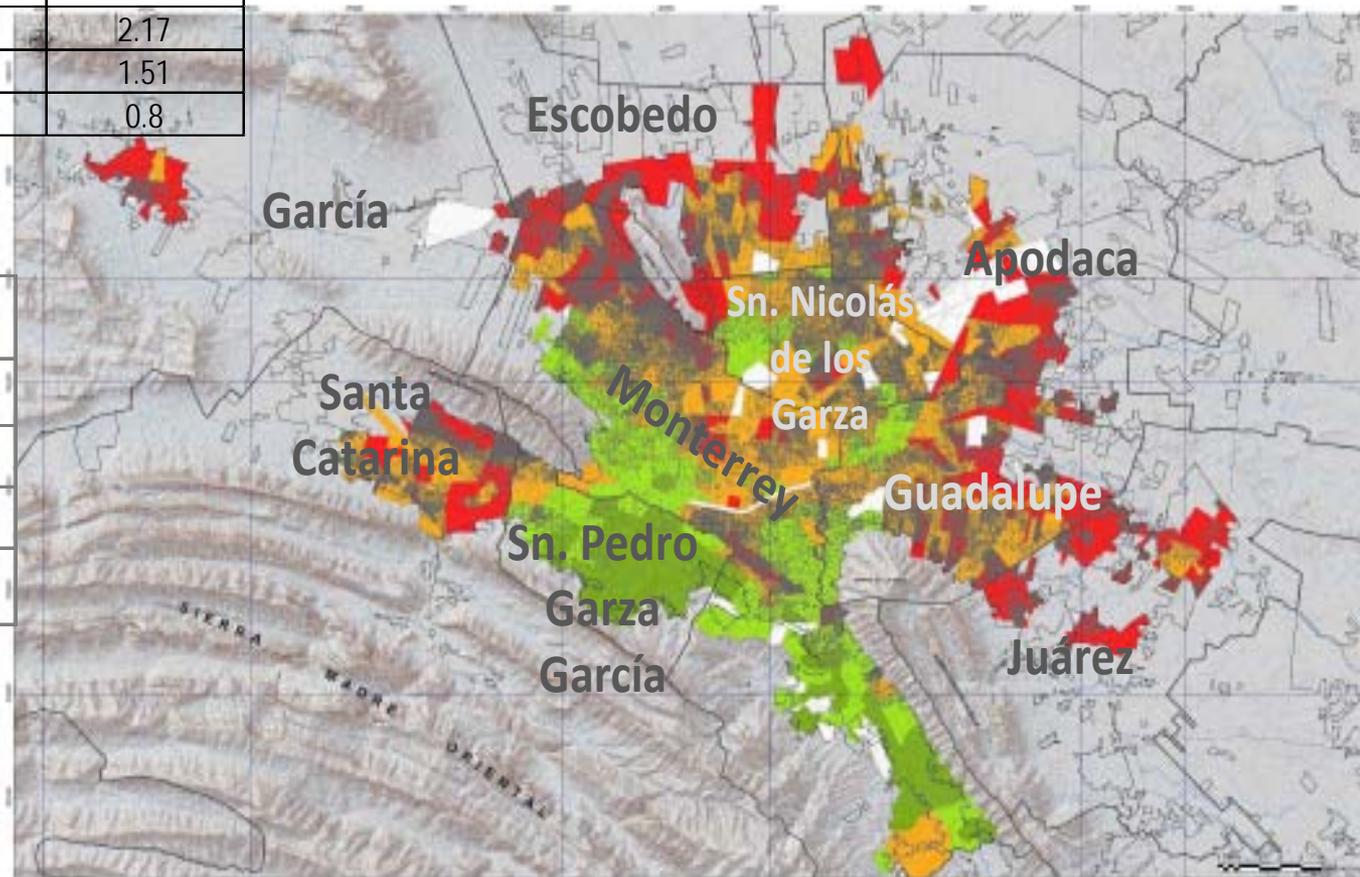


As viagens fazem-se longos, especialmente para a população de baixa renda

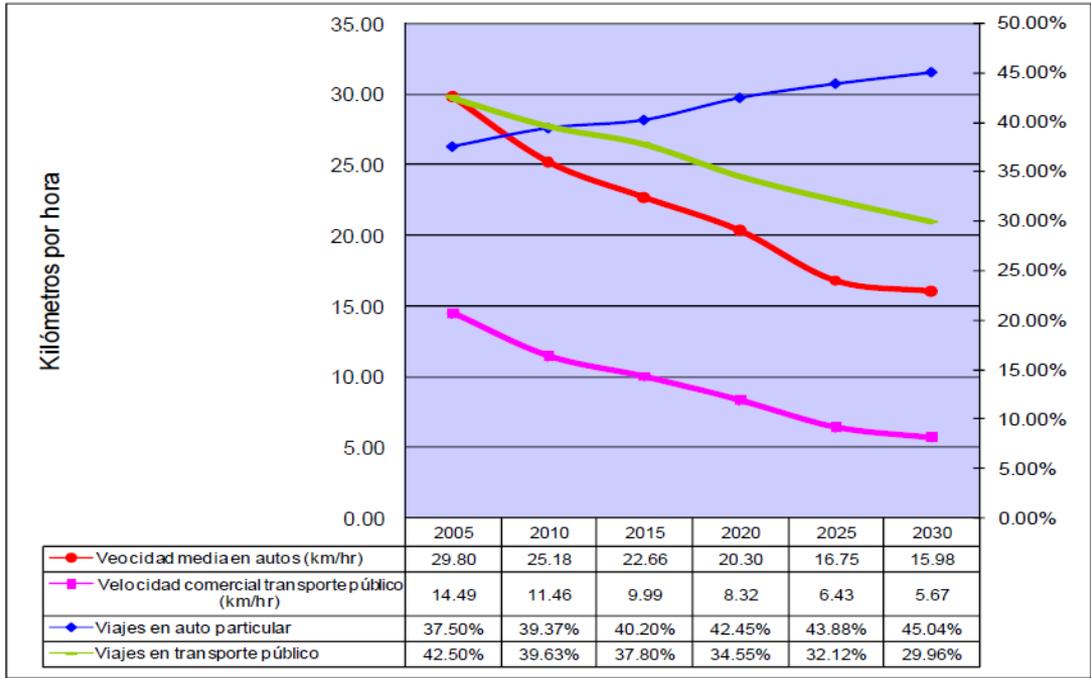
Valores medios ZMVM

| Categoría de viaje | Distancia promedio (km) | Tiempo de viaje en horas |
|---------------------|-------------------------|--------------------------|
| Comercio y servicio | 15.02 | 2.2 |
| EstrBajo | 15.77 | 2.17 |
| EstrMedi | 11.58 | 1.51 |
| EstrAlto | 10.33 | 0.8 |

| ESTRATOS SOCIOECONÓMICOS | |
|---|------------|
|  | ALTO |
|  | MEDIO ALTO |
|  | MEDIO BAJO |
|  | BAJO |



Adicionalmente, as políticas de crédito, facilitam a compra de autos



Fuente: Plan Sectorial de Transporte y Vialidad del Área Metropolitana de Monterrey 2008-2030, utilizando el modelo TRANUS que hace interactuar la movilidad con el desarrollo urbano.



A nova tendência é para um planeamento urbano orientado ao transporte sustentável

Los principios de movilidad para la vida urbana: van mejor juntos



Compacta

Densifica

Transporta

Conecta

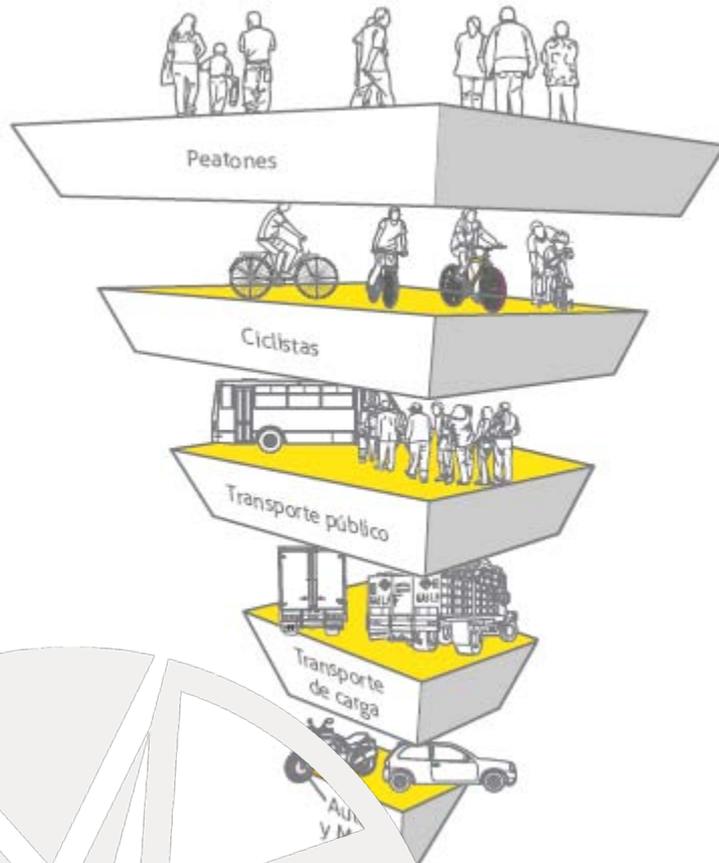
Mezcla

Pedalea

Cambia

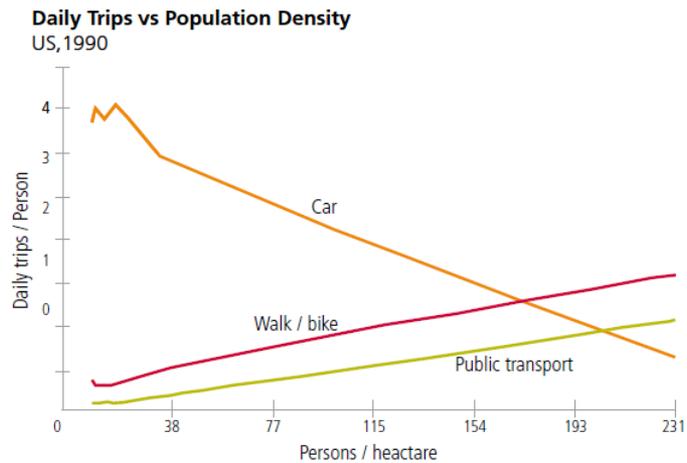
Camina

Hierarquia



1. Pedestres
2. Ciclistas
3. Transporte público
4. Transporte de carga
5. Automóveis particulares

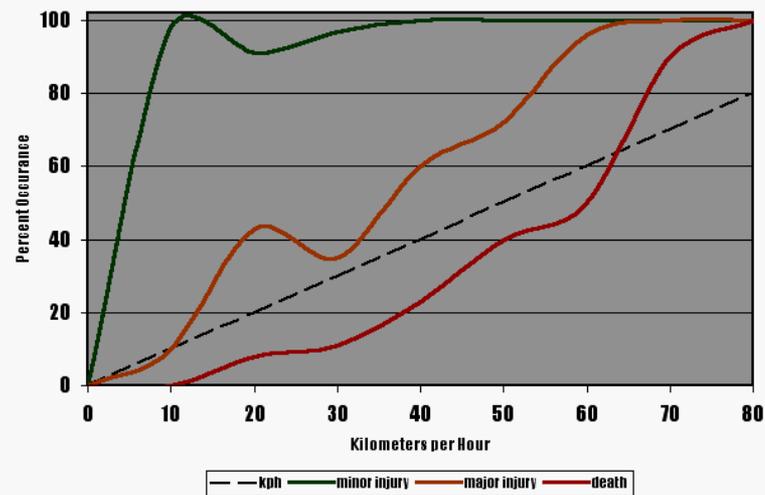
Implantam-se políticas de adensamento, usos mistos e mobilidade sustentável



Source: Dunphy RT and Fisher K (1996) ⁴³



Vehicle Speed v. Pedestrian Injury/Death



Têm-se grandes avanços em mobilidade sustentável e não motorizada



+ Viajes no motorizados
- Viajes motorizados

No entanto, permanecem contradições na estratégia, que se estão a corrigir

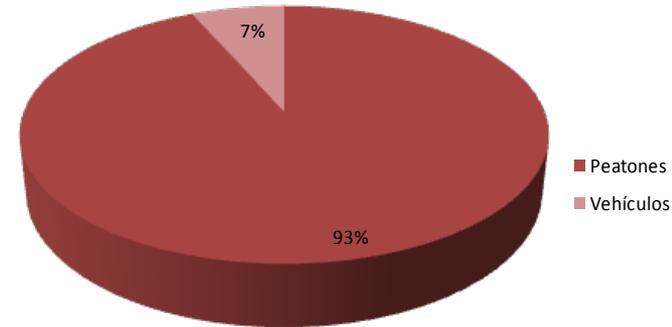


É evidente que quando um shopping é perto de transporte de massa, a maioria das viagens atraídas são feitas em transporte público ou a pé

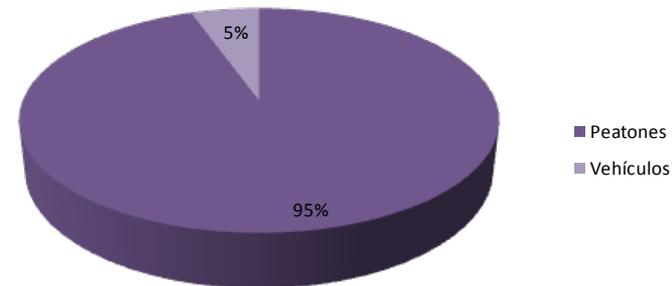


os requisitos mínimos de estacionamento devem ser substituídos por máximos

Generación de Viajes El Recreo, Hora Pico PM



Generación de viajes El Recreo, Mediodía



Permanece no entanto um desafio: reduzir as distâncias das viagens casa-trabalho, reverter a tendência de construção habitacional de baixa densidade e promover inclusão social

- Na ZMVM as viagens ao trabalho são um mais 40% longos que viagens ao comércio ou escola.
- Produzem-se grandes deslocamentos nas horas pico, com grande perda de tempo



Política de construção de habitacao social de alta densidade em zona urbana

Obrigado!

Contato:

- ITDP.mx
- Twitter: @ITDPmx

Ulises.navarro@itdp.org

