

# **Morfologia e Mobilidade em Eixos Viários Estratégicos de Centros Metropolitanos: Uma Leitura a Partir da III Perimetral de Porto Alegre (RS)**

Heleniza Ávila Campos

Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Faculdade de Arquitetura e Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR). Email: heleniza.campos@ufrgs.br.

## **Resumo**

Este artigo busca discutir as implicações das intervenções públicas na paisagem urbana de centros metropolitanos, mais especificamente no que concerne à relação entre morfologia e mobilidade urbana, apresentando como caso a ampliação da III Perimetral de Porto Alegre (Rio Grande do Sul, Brasil). Do ponto de vista conceitual e metodológico, parte-se do reconhecimento da complexidade das inter-relações entre os elementos que integram a cidade enquanto manifestação das relações entre sociedade e espaço ao longo do tempo pode ser representada como uma “espiral dialética”, como assinalado por Garcia (2000), em que o espaço materializa os distintos modos de uso e significado que a sociedade lhes atribui ao longo de sua história. O sistema de relações espaço-temporal apresenta-se como uma das principais dimensões de análise de um território urbano integrado com outras realidades em diferentes escalas. Para fins de entendimento da realidade de Porto Alegre em relação ao contexto metropolitano brasileiro, utilizou-se como principais fontes de informações sobre os transportes urbanos no Brasil e em Porto Alegre. Também se realizou pesquisa bibliográfica sobre os processos de planejamento urbano da cidade, através da identificação de planos e projetos urbanísticos representativos de sua história recente, mais especificamente da metade do século XX aos dias atuais. O conflito entre o uso intensivo do transporte individual motorizado e a difícil viabilização de uma estratégia de transportes públicos compatível com as necessidades de deslocamento urbano-metropolitano revela-se no cotidiano de Porto Alegre. Mesmo os projetos de ampliação viária da cidade, como é o caso da III Perimetral, já ocorrem em situação de obsolescência e inadequação física diante do aumento da demanda diária de fluxos na cidade. Além disso, a própria configuração do tecido urbano (radial concêntrico) tende a concentrar na sua área

central os principais equipamentos que dão suporte ao deslocamento da cidade, como terminais rodoviários e metroviários.

**Palavras chave:** morfologia urbana, mobilidade, áreas centrais, metrópoles brasileiras.

## **Introdução**

As cidades brasileiras e a relação entre seus fluxos e fixos resultam de processos históricos acumulados, constituindo-se em importante registro das diferentes formas de intervenção dos espaços, seja diretamente, em sua materialidade, seja na estruturação política ou conceitual da ideia de cidade. Nas realidades metropolitanas, em razão do forte poder de concentração de distintos usos do solo, interesses econômicos por vezes conflituosos e práticas socioespaciais diversas, este registro parece mais revelador, sobretudo quando algumas intervenções permitem a análise de particularidades de sua mobilidade urbana ou aspectos de sua morfologia pouco conhecidas ou investigadas. A implantação da III Perimetral em Porto Alegre tem se constituído em caso no qual é possível verificar importantes transformações socioespaciais na contemporaneidade.

Prevista como possibilidade no Plano de Desenvolvimento em 1959, e já pré-condicionada por regulação urbanística específica no Plano de Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) em 1979, a III Perimetral foi efetivamente moldada em sua fisionomia morfológica mais definitiva a partir de 1999, quando da promulgação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA), o qual introduziu alterações conceituais importantes em relação à proteção aos bens e aos regimes específicos referentes a áreas de interesse imobiliário, ao mesmo tempo em que revelava uma postura flexível do planejamento diante das transformações socioespaciais decorrentes do desenvolvimento metropolitano. É neste último contexto que as intervenções de ampliação e investimento na III Perimetral se convertem em realidade, como uma experiência urbana que implicou em uma significativa transformação na paisagem da cidade, com profundos impactos na mobilidade urbana.

Como fruto de um processo de planejamento fundamentado em grandes eixos viários em diferentes momentos da história da cidade e da sua região metropolitana, os grandes investimentos realizados ao longo do eixo viário denominado III Perimetral apresentam contrastes significativos entre as perspectivas de planejamento constituídas e

transformadas ao longo das últimas quatro décadas e as distintas realidades envolvidas na ocupação da cidade, com fortes implicações em sua imagem.

Este artigo busca trazer à discussão as implicações das intervenções públicas na paisagem urbana de centros metropolitanos, mais especificamente no que concerne à relação entre morfologia e mobilidade urbana, apresentando como estudo de caso a ampliação da III Perimetral de Porto Alegre (Rio Grande do Sul, Brasil).

O artigo se estrutura em três partes: na primeira, apresentam-se algumas reflexões teóricas sobre mobilidade urbana e a relação a estrutura urbana contemporânea, com destaque para as contribuições das intervenções no século XX e XXI. Na segunda parte são apresentadas as principais características morfológicas da estrutura urbana da cidade de Porto Alegre em seu contexto metropolitano, com destaque para os principais marcos no planejamento urbano e o papel das perimetrais neste contexto. A terceira parte apresenta dados referentes a relação entre transporte público e a estrutura urbana de Porto Alegre, tendo como principal referência a III Perimetral na elaboração de mapeamentos com dados da EPTC sobre os itinerários de ônibus e lotações.

## **1. Mobilidade e organização da cidade contemporânea**

Tema de estudo de diferentes campos disciplinares, a mobilidade espacial diz respeito a todo deslocamento de população no espaço e no tempo, o qual abrange uma forte dimensão psíquica envolvendo a percepção de duração de distância, os movimentos utilizados, suas causas e consequências. Esta definição engloba tanto comportamentos como migrações internacionais, migrações inter-regionais, os movimentos pendulares, turismo, viagens de negócios, entre outros. (BASSAND & BRULHARDT, 1981 *apud* LAGO, 2004).

A mobilidade urbana é aqui entendida como conjunto de fluxos referentes aos deslocamentos físicos de pessoas, bens, ideias e informações no contexto dos espaços urbanos. Constitui-se a mobilidade urbana em uma das principais estratégias de ocupação em uma perspectiva capitalista, visto que é através dos movimentos cotidianos que se identificam as centralidades que estabelecem, formalmente, a circulação do capital, bem como os conflitos resultantes.

Ao envolver fluxos, a mobilidade pressupõe origem, passagem e destino de circulação. Através de uma leitura crítica sobre estas relações, podem-se identificar os registros da ocupação desigual das cidades. Assim, os espaços com maior condição de centralidade sofrem grande concentração de fluxos, enquanto passagem ou enquanto destino. (VASCONCELLOS, 1998). Ao mesmo tempo, a mobilidade está atrelada a diferentes práticas sociais no espaço, correspondentes aos distintos interesses dos grupos sociais que se utilizam dos espaços públicos e privados da cidade.

A tentativa de “ordenamento” dos espaços urbanos pelo poder público ou pelo capital encontra no planejamento urbano as premissas de organização da cidade, condicionando a mobilidade e a acessibilidade. (PIRES, VASCONCELLOS & SILVA, 1997). Assim, cada política ou plano realizado representa uma forma de entendimento do que se espera do desenvolvimento urbano e de sua materialidade física: a cidade. Importa aqui destacar que a cidade expressa a configuração física na qual se apoiam os objetos construídos, bem como as inter-relações materialmente consolidadas e visíveis na sua morfologia. O termo ‘urbano’ vem expressar as relações abstratas de poder e negociação – que representam as ações dos sujeitos pertinentes a estes espaços, sendo os objetos e as ações elementos interdependentes na composição da paisagem urbana. (SANTOS, 2004; CORREA, 1992).

No Brasil, o século XX apresentou, ao longo de sua história, diversas, profundas e contínuas mudanças que repercutiram na sua estrutura urbana. O rápido desaparecimento do transporte urbano sobre trilhos, tal como o bonde, na primeira metade do século, abriu espaço para grandes projetos viários voltados à facilitação do fluxo rodoviário, com ênfase na ampla utilização do automóvel.

O conflito entre o uso intensivo do transporte individual motorizado e a difícil viabilização de uma estratégia de transportes públicos compatível com as necessidades de deslocamento urbano-metropolitano revela-se no cotidiano, através de um quadro de mobilidade urbana saturado nas grandes cidades brasileiras. Mesmo os projetos de ampliação viária das cidades já ocorrem em situação de obsolescência e inadequação física diante do aumento da demanda diária de fluxos na cidade.

Segundo dados de 2007 da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), em estudo realizado pelo IPEA (2010), predominam, nos municípios com mais de 60.000 habitantes, três modais de transportes: o deslocamento a pé (38%), o transporte coletivo (30%) e o automóvel (27%), sendo que “a frota circulante no ano de 2007 era de 20 milhões de veículos, sendo 15,2 milhões automóveis e veículos comerciais leves (75,2%). Nas áreas urbanas desses municípios, são realizadas por dia cerca de 148 milhões de deslocamentos”. (IPEA, 2010: 551).

Tais condições implicam em diretrizes de planejamento que valorizam cada vez mais a ampliação dos sistemas convencionais de transporte e circulação viária voltados ao automóvel. Os problemas decorrentes destas decisões e práticas cotidianas para as grandes cidades brasileiras têm profundas consequências na qualidade de vida da população em geral, tais como: gastos dos usuários com aumentos de tarifas; ampliação no consumo de combustível com consequente contribuição para o aquecimento global; altos níveis de congestionamentos em áreas estratégicas da cidade; aumento da quantidade de acidentes de trânsito; poluição por gases e particulados o que, no final do processo, acaba por impactar na saúde pública. Tais questões resultam, em médio e longo prazos, na geração de deseconomias para os grandes centros metropolitanos.

Porto Alegre a exemplo de outras grandes cidades, já apresenta grande parte destes impactos, mesmo considerando a sua reconhecida trajetória no âmbito do planejamento urbano e dos processos participativos a ele vinculados. No próximo item serão apresentadas reflexões acerca da ação do planejamento urbano desta cidade, com destaque para a intervenção no eixo viário conhecido como III Perimetral.

## **2. Planejamento urbano em Porto Alegre e a intervenção na III Perimetral**

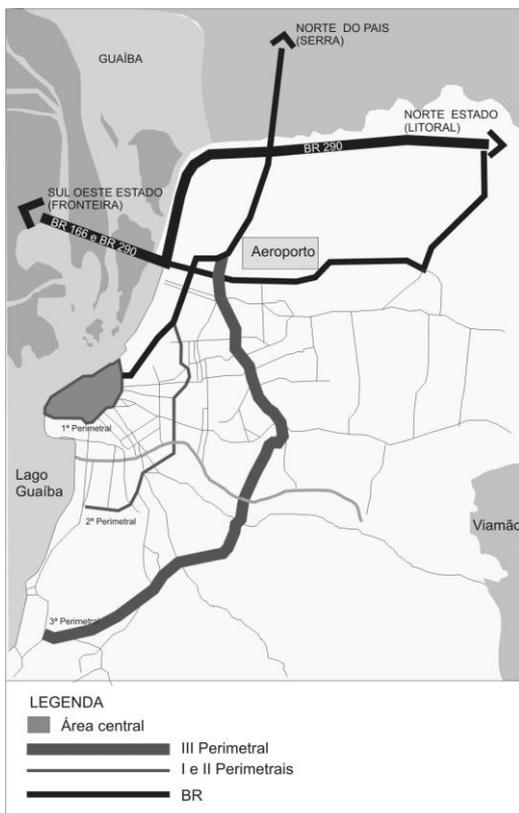
A cidade de Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul, constitui-se no centro de gestão política e núcleo articulador na rede metropolitana em que se insere, apresentando configuração em modelo radial concêntrico, destacando-se no âmbito das políticas públicas urbanas e no planejamento urbano em particular, pelas ações e resultados diferenciados. A sua estrutura urbana se organiza através de eixos radiais e perimetrais. As avenidas radiais têm a função de penetração no tecido urbano, integrando o centro aos demais bairros a leste, em seu interior. Os eixos concêntricos

(perimetrais) têm como principal função articular setores da cidade (norte e sul, leste e oeste). Os principais eixos concêntricos, que atuam como perimetrais são:

- a I Perimetral (Av. Loureiro da Silva) situa-se no limite da área central, de grande valor simbólico pelo seu conteúdo histórico e pela proximidade com o setor portuário da cidade;

- a II Perimetral composta por diferentes avenidas (José de Alencar, Azenha, Princesa Isabel, Mariante, Goethe, Dr. Timóteo e Felix da Cunha) encontra-se entre a Cidade Radiocêntrica (ou Macrozona 1 segundo o PDDUA) ou centro expandido de Porto Alegre, com grande potencial comercial e administrativo; e

- a III Perimetral, (Av. D. Pedro, Av. Carlos Gomes, Carvalhada, Nonoai, Teresópolis, Cel. Aparício Borges, Senador Tarso Dutra e Dr. Salvador Franca) está localizada entre a Cidade Radiocêntrica, como expansão da área central tradicional e a Cidade Xadrez, de ocupação mais recente, ou seja, posterior aos anos 1980. A Figura 1 indica a localização das três perimetrais da cidade de Porto Alegre em relação à área central tradicional.



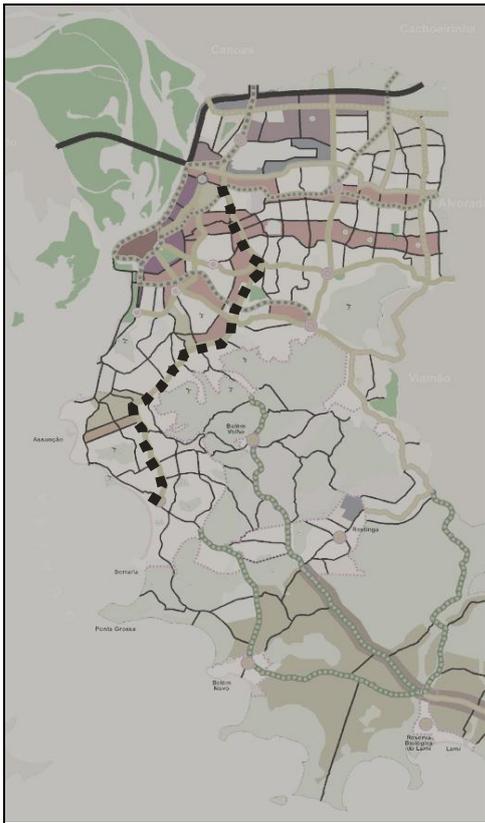
**FIGURA 1: Localização da área central, das perimetrais e radiais na cidade de Porto Alegre.**

Fonte: Elaborada a partir PPDUA, 2002.

A primeira tentativa de organizar o crescimento da cidade surgiu no início do século XX, através do Plano Geral de Melhoramentos (1914), proposto pelo arquiteto João Moreira Maciel. Este plano estabelecia, fundamentalmente, a criação de vias de acesso amplas que desafogassem o tráfego do centro para a periferia, sendo projetadas e abertas as avenidas mais importantes da cidade. Este plano foi seguido de outras propostas, tais como o estudo de Edvaldo Pereira Paiva e Luiz Arthur Ubatuba de Farias (1938) e Plano Diretor de Arnaldo Gladosch (1948). Em 1959, os engenheiros Edvaldo Paiva e Demétrio Ribeiro organizaram um anteprojeto de planificação que indicava a importância de construção da terceira perimetral.

O 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (1º PDDU) promulgado em 1979, já agregava em si um conjunto de normas até então dispersas em leis e decretos municipais. Pela primeira vez o planejamento considerava a totalidade do território do município. O 1º PDDU introduziu, ainda que de forma bastante restrita, a participação comunitária no processo de planejamento e reapresentou a ideia da III Perimetral de forma mais precisa, com parâmetros urbanísticos claros indicando recuos previstos ao longo do eixo.

Já o 2º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (2º PDDUA), de 1996, a partir de modelo espacial proposto para a articulação e melhor mobilidade na região metropolitana de Porto Alegre, apoia-se, entre outras propostas, na estruturação de Eixos de Integração Metropolitanos, como é o caso da III Perimetral. Na Figura 2 pode-se observar a III Perimetral no contexto da cidade.



**FIGURA 2: Representação esquemática do modelo espacial do PDDUA com destaque para a III Perimetral em pontilhado.**

Fonte: Elaborada por Heleniza Campos (2010) a partir do PDDUA, 2002.

Soares (2006) destaca que, com a intenção de instaurar um novo modelo espacial de cidade, densificada, miscigenada e policêntrica, o PDDUA tem estimulado a promoção imobiliária na cidade, favorecendo a concentração de investimentos e a verticalização em setores de alto *status*, em detrimento dos setores ocupados pela população de baixa renda. As intervenções dali decorrentes reforçam, assim, a ação do capital imobiliário, ampliando as diferenças socioespaciais da cidade. Como exemplo, a distribuição desigual de investimentos públicos e privados na III Perimetral torna-se evidente, repercutindo no modo de organização das atividades e nos deslocamentos da cidade. A III Perimetral foi constituída com o objetivo de articular os setores norte (Aeroporto Salgado Filho) e sul (área residencial em expansão) da cidade, configurando o maior segmento viário urbano de Porto Alegre. O projeto envolveu recursos na ordem de US\$ 153 milhões, financiados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

O eixo correspondente à Perimetral possui extensão de 12,3 km, interconectando aproximadamente vinte bairros da cidade. Ao longo de seu trajeto encontram-se diferentes tipologias de bairros com padrões sociais e econômicos muito distintos entre si. O trecho que apresenta alterações mais claramente visíveis do forte impacto imobiliário é o que se encontra no extremo norte do eixo, correspondendo à Av. Carlos Gomes, onde também se concentram os bairros de alta renda (Higienópolis, Montserrat e Três Figueiras). Nesta avenida observa-se a formação de um novo pólo empresarial e econômico da cidade, com edifícios de alto padrão construtivo, conforme pode ser verificado na Figura 3.



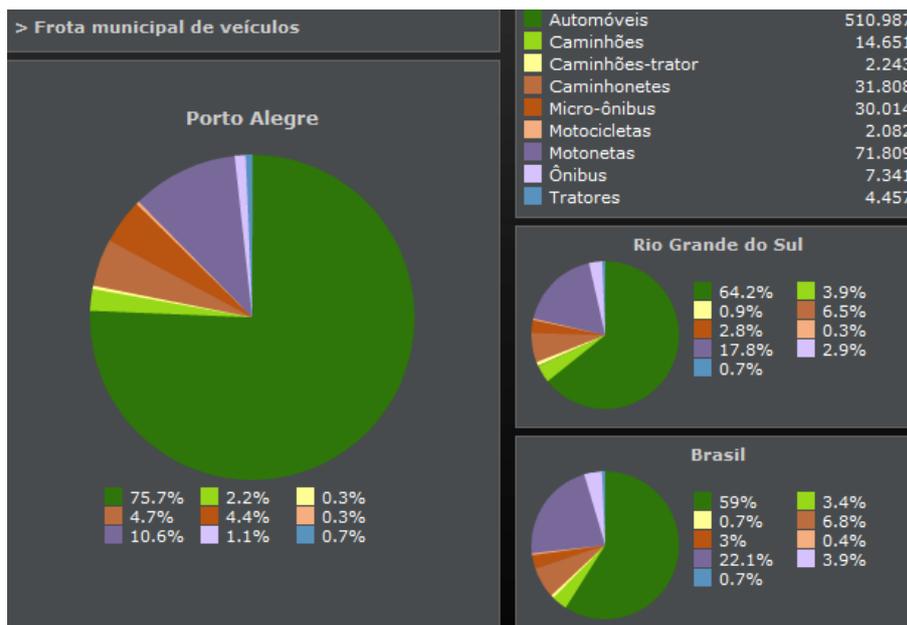
**FIGURA 3: Edifícios novos construídos na Av. Carlos Gomes (um dos trechos da III Perimetral).**

Fonte: Heleniza Campos, 2009.

Estes investimentos implicam também, entre outros aspectos, na ampliação dos fluxos viários. A repercussão na mobilidade urbana de uma intervenção deste porte será analisada no próximo item, sobretudo quanto aos fluxos de transportes coletivos.

### **3. Mobilidade e transportes coletivos em Porto Alegre**

Em Porto Alegre alguns aspectos acentuam a dificuldade de mobilidade urbana. Dentre alguns destes fatores, destaca-se a forma de estruturação o tecido urbano no modelo radial concêntrico, tendendo a concentrar na sua área central os principais equipamentos que dão suporte ao deslocamento da cidade, como terminais rodoviários e metroviários. O grande fluxo de automóveis também repercute de forma clara na mobilidade urbana. A Figura 4 apresenta dados do IBGE (2011) relativos à concentração das frotas nos automóveis supera 3/4 do total de frotas do município (75,7%), o que é superior à média do Rio Grande do Sul (64,2%), do município de São Paulo (73,7%) e do país (59,0%).

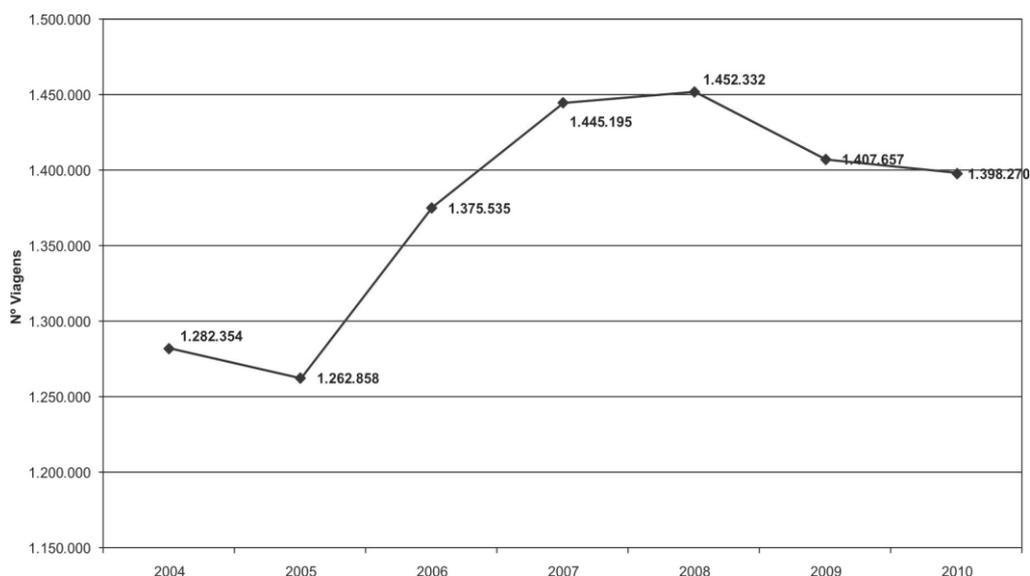


**FIGURA 4: Frota municipal de veículos em Porto Alegre.**

Fonte: IBGE (2011), com base no Ministério da Justiça, Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (2010).

Do ponto de vista da organização dos transportes públicos, Porto Alegre possui como principais modais: o metrô de superfície, o qual atua fundamentalmente na integração metropolitana; e o transporte coletivo por ônibus e por lotação. A gestão do serviço municipal de transporte coletivo por ônibus é realizada pelo Governo Municipal através da EPTC – Empresa Pública de Transportes e Circulação que é vinculada à Secretaria Municipal de Transportes. Este sistema é formado por 320 linhas de ônibus, que atendem uma demanda de aproximadamente um milhão de passageiros por dia útil. A rede de atendimento está dividida em bacias operacionais, operadas por três consórcios de empresas privadas, cuja função é operação de linhas radiais ou intra-bairros; e a empresa operadora Carris, que opera a chamada bacia pública, com linhas transversais, linhas circulares do centro e linhas radiais remanescentes do antigo modelo operacional.

Já o serviço de lotação de Porto Alegre foi criado por lei municipal em 1977 para suprir uma lacuna existente entre o transporte público convencional (por ônibus) e o individual, para atendimento das viagens com destino ao centro histórico expandido de Porto Alegre. Trata-se de uma frota de micro-ônibus que exerce papel importante na desconcentração de fluxos urbanos nas imediações da área central. O Gráfico 1 apresenta a evolução do número de viagens por lotação em Porto Alegre.



**GRÁFICO 1: Evolução do número de viagens por lotação em Porto Alegre.**

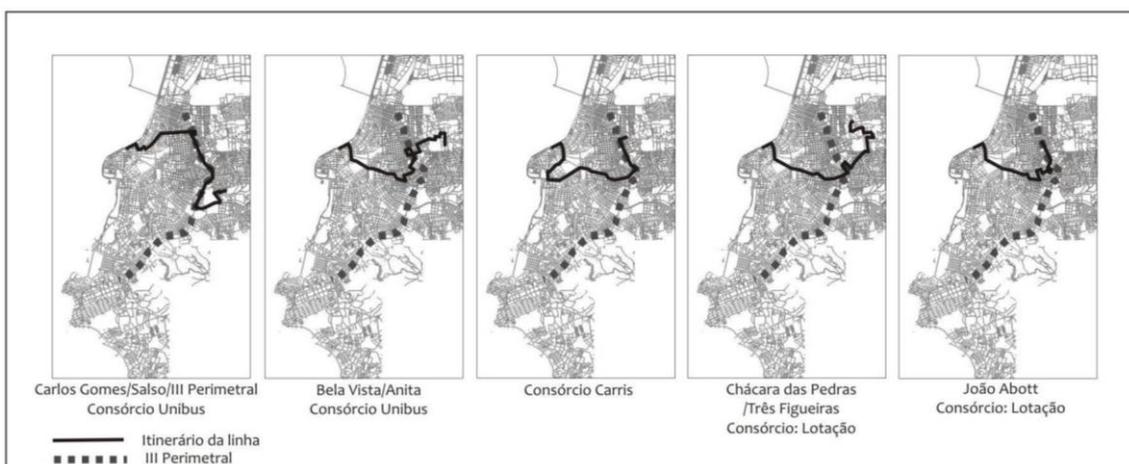
Fonte: EPTC (2011). Transportes em números – modal lotação. Acesso em 20/10/2011. Disponível em: [http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu\\_doc/revista\\_39-58.pdf](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/revista_39-58.pdf).

Considerando a intervenção ocorrida ao longo do eixo viário que corresponde à III Perimetral, buscou-se verificar a relação entre os itinerários dos transportes públicos coletivos e a distribuição do atendimento das principais rotas dos ônibus urbanos em relação ao eixo em estudo. Foram investigados os principais itinerários do transporte coletivo da cidade que passam ou cruzam a Perimetral, utilizando como critérios básicos a origem, a rota e o destino final de cada linha, considerando que um destes três elementos deve ter o eixo de estudo como referência.

Utilizou-se como principal fonte de informações o *site* da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) sobre os logradouros que compõem as rotas dos ônibus urbanos que passam ao longo da III Perimetral. Em seguida, foram mapeados todos os itinerários encontrados, diferenciando-os por cores distintas. Ao todo, foram identificadas treze linhas que permeiam a área de estudo, integrando-a a diversos bairros da cidade. O resultado desta pesquisa permitiu verificar a forte integração das rotas de transportes coletivos com a área central da cidade, concentrando-se na Av. Carlos Gomes o maior número de empresas, bem como com maior quantidade de linhas de ônibus, o que coloca este trecho da perimetral como setor melhor servido em relação a todo o eixo que compõe a Perimetral, em razão das diferentes e novas atividades

econômicas ali instaladas, bem como dos fluxos demandados pelos serviços que ali se encontram instalados.

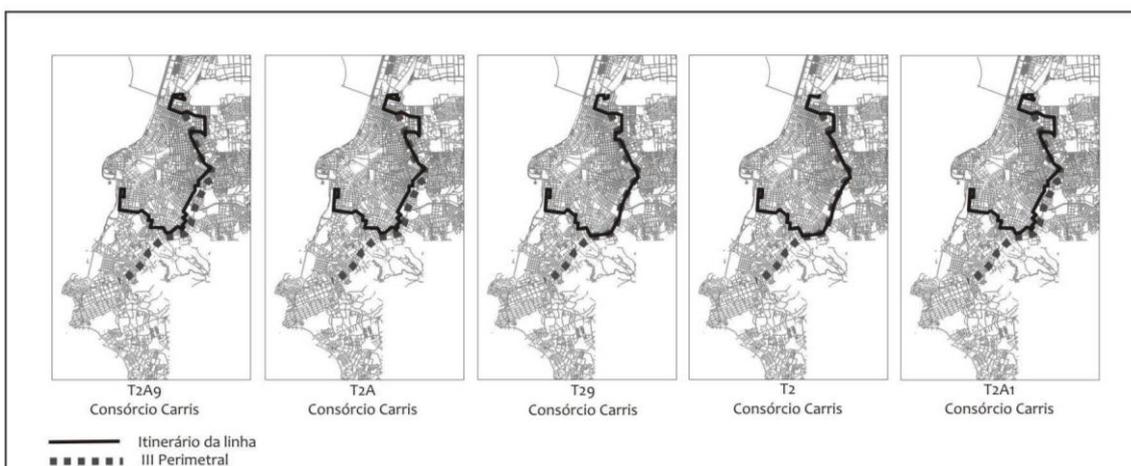
Em sua extensão, a via apresenta um corredor central exclusivo para ônibus, no entanto, o desenho do perfil das vias apresenta diferenças ao longo da perimetral, com calçadas e canteiros. Este desenho determina para a via em estudo uma diferenciação de usos e padrões de acordo com a localização, determinando os espaços que dispõem de melhor infraestrutura e os que ainda não permitem um fluxo maior de pessoas. Analisando o itinerário das treze principais linhas de transporte coletivo, foi possível perceber três diferentes conjuntos que seguem rotas distintas: no primeiro conjunto, encontram-se cinco linhas de ônibus que partem da III Perimetral rumo à área central, sendo que destas, duas são consorciadas pela Unibus, uma pela Carris e outras duas pela Lotação. Trata-se de um conjunto de importantes eixos de integração da área central, tendo nas radiais os principais canais de deslocamento como se pode verificar na Figura 5.



**FIGURA 5: Conjunto de cinco linhas de coletivos que integram a III Perimetral à área central.**

Fonte: Elaborada por Heleniza Campos (2011) a partir de informações da EPTC (2010). Disponível em: [WWW.eptc.com.br/EPTC\\_itinerarios/linhas.asp](http://WWW.eptc.com.br/EPTC_itinerarios/linhas.asp).

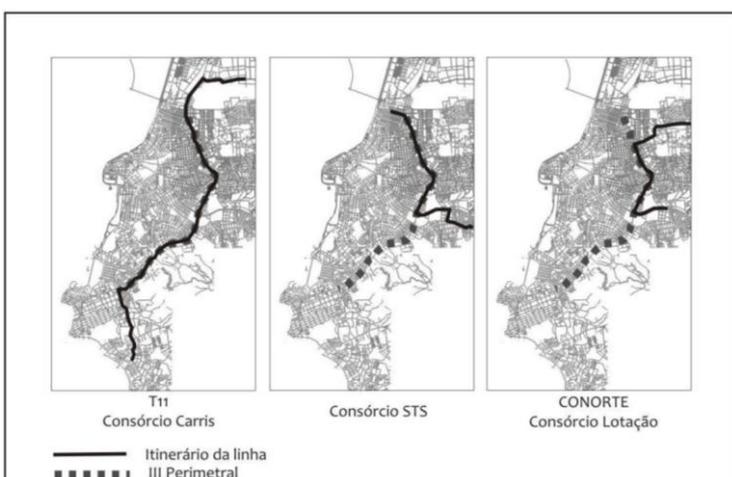
No segundo conjunto se observa outras cinco linhas com origem na Zona Norte, rumando à área central da cidade, mais especificamente para a Estação do Mercado Público. Da mesma forma que as anteriores, todas estas linhas passam apenas por um pequeno segmento da III Perimetral, não abrangendo toda a sua extensão, como pode ser observado na Figura 6.



**FIGURA 6: Conjunto de cinco linhas de coletivos que integram o setor norte à área central.**

Fonte: Elaborada por Heleniza Campos (2011) a partir de informações da EPTC (2010). Disponível em: [WWW.eptc.com.br/EPTC\\_itinerarios/linhas.asp](http://WWW.eptc.com.br/EPTC_itinerarios/linhas.asp).

No terceiro e último conjunto, verifica-se que, ao contrário das linhas anteriores, estas três não partem para ou da área central da cidade, mas articulam o setor norte e sul da cidade, utilizando a III Perimetral como circuito de passagem. Observa-se que, neste caso, a única linha a percorrer toda a extensão da perimetral é a Linha T11, consorciada pela Carris (ver Figura 7).



**FIGURA 7: Conjunto de três linhas de coletivos com percurso concêntrico à área central.**

Fonte: Elaborada por Heleniza Campos (2011) a partir de informações da EPTC (2010). Disponível em: [WWW.eptc.com.br/EPTC\\_itinerarios/linhas.asp](http://WWW.eptc.com.br/EPTC_itinerarios/linhas.asp).

É possível observar a grande valorização da área central como centro polarizador dos serviços e fluxos da cidade. Em todos os três conjuntos, duas ou mais linhas atendem,

mesmo que por breve cruzamento, ao trecho no norte da III Perimetral, conhecido como Av. Carlos Gomes, ou seja, o trecho com maior valor imobiliário da Perimetral, o que coloca este trecho como o setor melhor servido. No entanto, setores mais populares, ao sul, encontram poucas alternativas de transportes coletivos, visto que apenas uma linha efetivamente utiliza a rota na sua íntegra. Estas diferenças parecem revelar as desiguais formas de distribuição dos serviços na cidade, vinculadas muito mais aos setores de maior investimento e em contraste com as diferentes práticas socioespaciais.

Como resultado dos processos de mobilidade urbana na Perimetral, verificou-se a forte integração das rotas de transportes coletivos com a área central da cidade, concentrando-se no trecho de maior investimento imobiliário, ou seja, a Av. Carlos Gomes, com maior número de empresas e empreendimentos instalados, bem como com maior quantidade de linhas de ônibus, o que coloca este trecho da perimetral como setor mais bem servido em relação a todo o eixo que compõe a Perimetral, em razão das diferentes e novas atividades econômicas ali instaladas, bem como dos fluxos demandados pelos serviços que ali se encontram instalados.

#### **4. Considerações Finais**

As grandes cidades brasileiras possuem alguns desafios importantes, sobretudo no que se refere ao planejamento urbano compatível com as demandas de mobilidade, em uma sociedade cujas práticas encontram-se muito vinculadas ao transporte individual. Nesta perspectiva, a pesquisa que origina o presente artigo, trata das implicações entre as ações de planejamento na estrutura e na mobilidade urbanas.

A configuração da cidade e a mobilidade urbana resultam dos processos de intervenção acumulados ao longo de sua história, seja a partir de ações de planejamento, seja pela iniciativa do capital imobiliário, ou ainda pelas práticas cotidianas da sociedade. Nestes processos, a relação entre estruturação urbana e mobilidade revelam a forma desigual da ocupação e valorização da cidade. Neste sentido, a experiência recente de implantação da III Perimetral em Porto Alegre é reveladora. A proposta de inserir uma terceira perimetral na cidade, já prevista e regulada desde 1979, teve início em 1999, buscando dar melhor integrar os setores norte-sul da cidade e desafogar a concentração de fluxos na área central.

Porto Alegre possui, assim, na iniciativa do poder público, com apoio financeiro de bancos nacionais e internacionais, uma das intervenções mais marcantes dos últimos trinta anos que tende a ressaltar as diferenças de valorização do espaço ao longo do seu eixo, em que um dos trechos mais valorizados (Av. Carlos Gomes) destaca-se dos demais, concentrando infraestrutura, serviços e atividades econômicas muito atrativas ao grande capital. Além disso, do ponto de vista da mobilidade, é igualmente neste trecho que convergem os grandes fluxos de automóveis e mesmo os itinerários do sistema de transporte coletivo da cidade. Outro aspecto importante é que o objetivo inicial de reduzir fluxos da área central não se efetivou, em razão do próprio papel concentrador do centro tradicional, que mantém atividades estratégicas e estruturadoras da cidade. Para uma intervenção deste porte, o ideal seria pensar na redistribuição de alguns equipamentos e na forma de organização dos transportes coletivos na área central, visando readequar fluxos e estabelecer diretrizes mais amplas de fluxos e atendimento de demandas.

Resulta, assim, dessa experiência, a compreensão de que se fortalece a necessidade de políticas integradas de transportes com planejamento urbano, viabilizando estratégias mais consistentes em longo prazo, apoiada em modais distintos. A valorização do sistema de espaços abertos pode também passar pela redefinição de práticas da sociedade, sugeridas pelo próprio planejamento urbano, através do redesenho de esquinas, de propostas de atividades e serviços em áreas de confluência de pedestres e do tratamento de espaços públicos voltados de forma generosa aos pedestres e não apenas ao transporte coletivo. Tais iniciativas permitiriam um acesso mais amplo à cidade, gerando um maior reconhecimento dos valores dos diferentes espaços que coexistem na cidade.

## **5. Referências**

- CORREA, Roberto Lobato (1992). Corporação, Práticas Espaciais e Gestão do Território. *In: Revista Brasileira de Geografia*, 54(3): 115-121. Rio de Janeiro.
- GARCIA, Rolando (2000). Conceptos basicos para el estudio de sistemas complejos, in: LEFF, Enrique (coord.). **Los problemas del conocimiento y la perspectiva ambiental del desarrollo**. 2a. Edição. México: Siglo Veintiuno Editores.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (2010). **Infraestrutura social e urbana no Brasil**: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. Brasília: IPEA.

LAGO, Luciana (2004). Lugares na metrópole: mercado e reciprocidade na produção da segregação urbana. **XXV Encontro da Latin American Studies Association**. Las Vegas, Nevada. Disponível em: [http://lasa.international.pitt.edu/members/congress-papers/lasa2004/files/LagoLuciana\\_xCD.pdf](http://lasa.international.pitt.edu/members/congress-papers/lasa2004/files/LagoLuciana_xCD.pdf). Acesso em 08/06/2011.

PIRES, A. B.; VASCONCELLOS, E. A.; SILVA, A. C. (1997). **Transporte Humano**: cidades com qualidade de vida. São Paulo: ANTP.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE (1994). **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Porto Alegre**. Lei Complementar nº 43/79. 4. Ed. Porto Alegre: CORAG.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE (2002). **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental**. Lei Complementar nº 434/99. Porto Alegre: Secretaria Municipal de Planejamento.

SANTOS, Milton (2004). **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4ª Ed. São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo.

SOARES, Paulo (2006). Metamorfoses da Metrópole Contemporânea: considerações sobre Porto Alegre. In: **GEOUSP** - Espaço e Tempo, nº 20, São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo, p. 129-143.

VASCONCELLOS, Eduardo (1998). **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Netpress.