

São Paulo, Brasil

Relatório de Indicadores de Cidades Saudáveis e Sustentáveis: Comparações internacionais com 25 cidades

Colaboração Global de Indicadores de Cidades Saudáveis e Sustentáveis



Museu do MASP, Avenida Paulista, Domingo © 2022 Alex Antonio Florindo



Global Observatory of
**Healthy and
Sustainable Cities**

O relatório completo, incluindo dados, métodos e limitações, foi publicado no:

The Lancet Global Health Series on urban design, transport, and health. 2022. <https://www.thelancet.com/series/urban-design-2022>

Global Observatory of Healthy & Sustainable Cities. 2022. <https://www.healthysustainablecities.org>

Dados populacionais: Schiavina, M. et al. (2019): GHS population grid multitemporal (1975, 1990, 2000, 2015) R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC). <https://doi.org/10.2905/42E8BE89-54FF-464E-BE7B-BF9E64DA5218>

Limites urbanos: Florczyk, A. et al. (2019): GHS Urban Centre Database 2015, multitemporal and multidimensional attributes, R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC). <https://data.jrc.ec.europa.eu/dataset/53473144-b88c-44bc-b4a3-4583ed1f547e>

Características urbanas: OpenStreetMap contributors. Openstreetmap (2020). <https://planet.osm.org/pbf/planet-200803.osm.pbf.torrent>

Escala de cores: Crameri, F. (2018). Scientific colour-maps (3.0.4). Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.1287763>

Executivo de estudo

Deepti Adlakha, Jonathan Arundel, Geoff Boeing, Ester Cerin, Billie Giles-Corti, Carl Higgs, Erica Hinckson, Shiqin Liu, Melanie Lowe, Anne Vernez Moudon, Jim Sallis & Deborah Salvo

Editores

Carl Higgs, Melanie Lowe & Billie Giles-Corti

Colaboradores locais (São Paulo)

Ligia Vizeu Barrozo & Alex Antonio Florindo

Tradução

Ligia Vizeu Barrozo & Alex Antonio Florindo

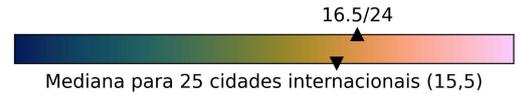
Relatório de Indicadores de Cidades Saudáveis e Sustentáveis

Este breve relatório descreve como São Paulo se sai em uma seleção de indicadores espaciais e políticos de cidades saudáveis e sustentáveis. Nosso estudo colaborativo analisou a distribuição espacial das características do desenho urbano, do transporte público e a presença e qualidade das políticas de planejamento urbano que promovem a saúde e a sustentabilidade para 25 cidades em 19 países.

Comparações com os valores médios de todas as cidades incluídas neste estudo internacional poderiam informar mudanças necessárias para as políticas municipais locais. Os mapas mostram a distribuição de recursos de desenho urbano e de transporte em São Paulo, e identificam áreas que poderiam se beneficiar mais das intervenções para criar ambientes saudáveis e sustentáveis.

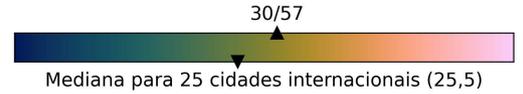
Presença de políticas em São Paulo

Políticas de desenho urbano e transporte que apoiam a saúde e sustentabilidade

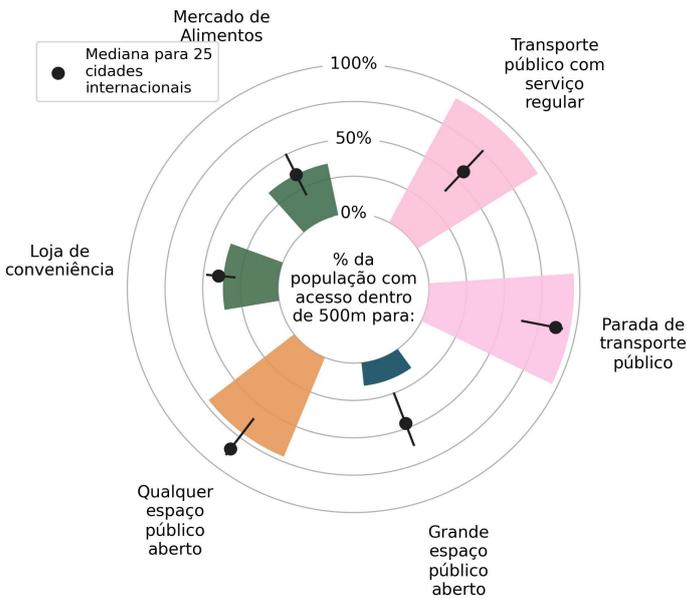


Qualidade das políticas em São Paulo

Classificação de qualidade para políticas específicas e mensuráveis alinhadas com evidências de consenso sobre cidades saudáveis



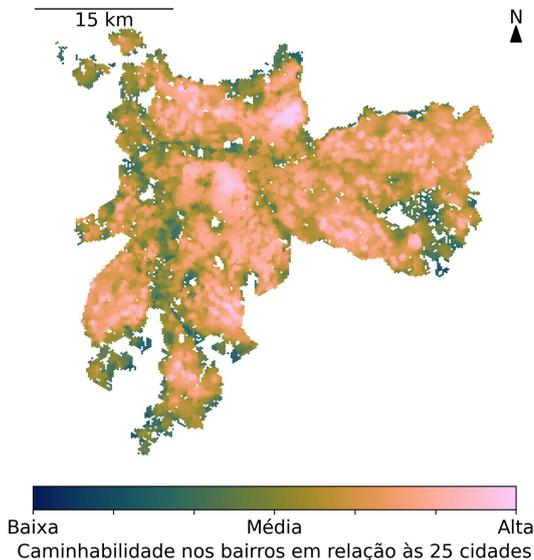
(abaixo) Porcentagem da população com acesso a comodidades dentro de 500 metros (m) em São Paulo, Brasil.



Requisitos de planejamento da cidade	São Paulo	% de cidades com requisito atendido, por renda do país	
		Média /6	Alta /19
Ações específicas voltadas à saúde na política urbana metropolitana	X	0%	84%
Ações específicas voltadas à saúde na política de transporte metropolitano	✓	50%	63%
Requisitos de Avaliação de Impacto na saúde na política/legislação urbana/transporte	X	33%	11%
Informações sobre os gastos do governo com infraestrutura para diferentes modos de transporte	X	33%	47%
Políticas de diminuição da poluição do ar relacionadas ao planejamento de transportes	✓	50%	89%
Políticas de diminuição da poluição do ar relacionadas ao planejamento do uso do solo	✓	67%	84%

Caminhabilidade em São Paulo

Os bairros caminháveis oferecem oportunidades para estilos de vida ativos, saudáveis e sustentáveis por terem densidade populacional suficiente, mas não excessiva, para apoiar o fornecimento adequado de comodidades locais, incluindo serviços de transporte público. Os bairros caminháveis também têm usos mistos do solo e ruas bem conectadas, para garantir acesso próximo e conveniente aos destinos. Infraestrutura de pedestres de alta qualidade e redução do tráfego por meio do gerenciamento da demanda pelo uso do carro também podem incentivar a caminhada como forma de transporte ou deslocamento.

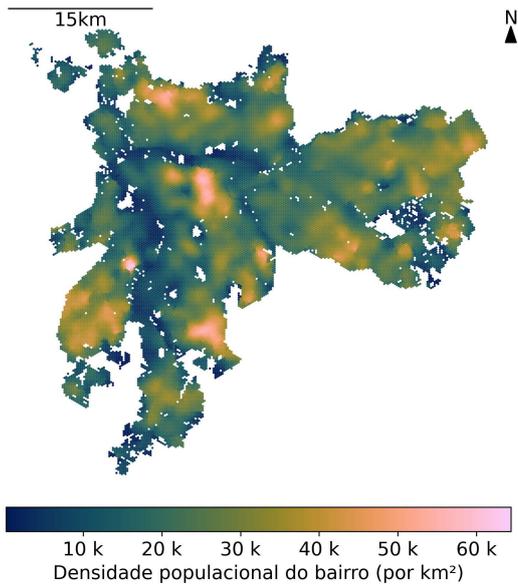


(acima) 97,0% da população que vive em bairros com pontuação de caminhabilidade maior que a mediana de 25 cidades internacionais

Políticas de caminhabilidade em São Paulo

	Política identificada	Padrão ou objetivo específico	Meta mensurável	Consistente com evidências de saúde
Requisitos de densidade habitacional	✓	✓	X	✓
Requisitos de conectividade de ruas	X	-	-	-
Restrições de estacionamento para desencorajar o uso do carro	✓	✓	X	✓
Provisão de infraestrutura para pedestres	✓	✓	✓	✓
Provisão de infraestrutura de ciclismo	✓	✓	✓	✓
Metas para a prática de caminhada	X	-	-	-
Metas para o uso da bicicleta	✓	✓	✓	X

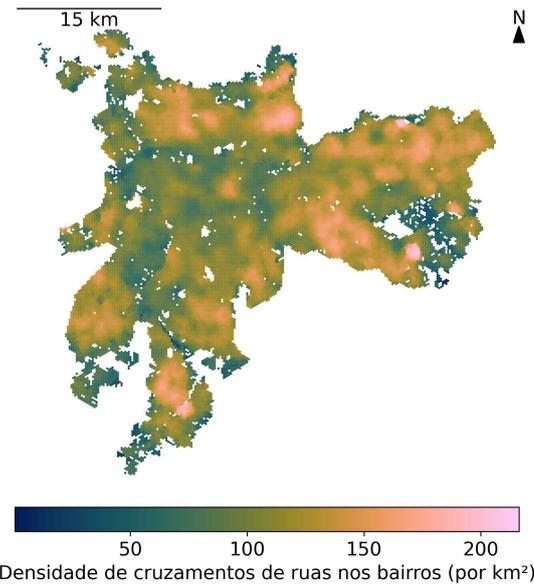
Densidade Populacional



(acima) 99,4% da população cumpre o limite mínimo* para a densidade populacional da vizinhança (5.677 por km²)

*Os limiares baseiam-se na nossa modelagem das características dos ambientes construídos necessárias para se atingir a meta de uma redução relativa de 15% na atividade física insuficiente por meio da prática da caminhada, de acordo com o Plano de Ação Global Para a Atividade Física da Organização Mundial da Saúde. Encontramos evidências preliminares de que a densidade de cruzamentos de ruas acima de 250 por km² e bairros ultradensos (> 15.000 pessoas por km²) podem beneficiar cada vez menos a prática de caminhada. Este é um tema importante para pesquisas futuras.

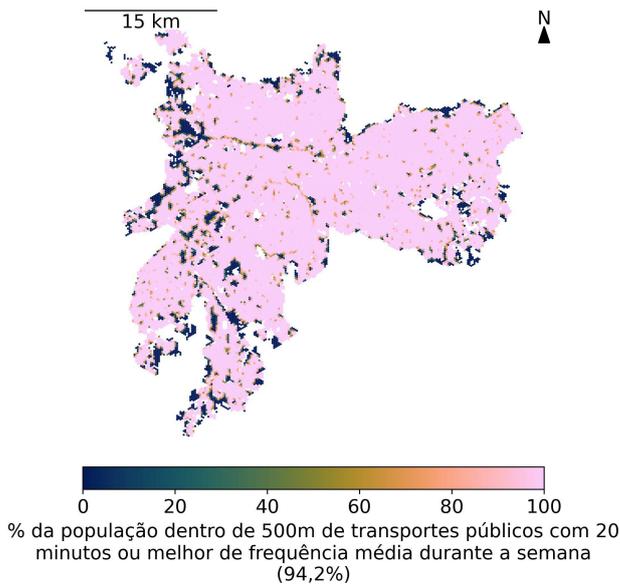
Conectividade de ruas



(acima) 70,4% da população cumpre o limite mínimo* para a densidade de intersecção de ruas da vizinhança (106 por km²)



Acesso aos transportes públicos

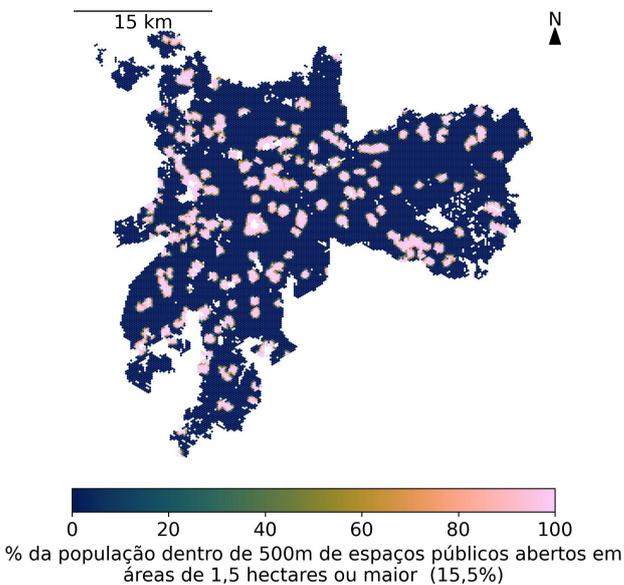


O fácil acesso ao transporte público frequente é um fator determinante fundamental para sistemas de transporte saudáveis e sustentáveis. O transporte público próximo às residências e aos locais de trabalho aumenta a participação modal nas viagens de transporte público, incentivando a caminhada relacionada ao transporte ou como deslocamento; oferece acesso a empregos e serviços regionais; melhora a saúde, o desenvolvimento econômico e a inclusão social; e reduz a poluição e as emissões de carbono. A frequência dos serviços também incentiva o uso do transporte público, além da proximidade de estações ou paradas.

Políticas de transporte público em São Paulo

	Política identificada	Padrão ou objetivo específico	Meta mensurável	Consistente com evidências de saúde
Requisitos para o acesso do transporte público ao emprego e serviços	✓	✓	✗	✓
Requisitos de distribuição de emprego	✓	✓	✗	✓
Requisitos mínimos para acesso ao transporte público	✓	✓	✓	✓
Metas para o uso do transporte público	✓	✓	✓	✓

Acesso aos espaços públicos abertos



O acesso local a espaços abertos públicos de alta qualidade promove a atividade física de lazer ou recreativa e a saúde mental. Os espaços públicos abertos criam ambientes convidativos e atraentes, ajudam a resfriar a cidade e protegem a biodiversidade. À medida que as cidades se adensam e os espaços abertos privados diminuem, fornecer mais espaços públicos abertos é fundamental para a saúde da população. Ter um espaço público aberto a 400 m das residências pode incentivar a caminhada. O acesso a parques maiores também pode ser importante.

Políticas de espaços públicos abertos em São Paulo

	Política identificada	Padrão ou objetivo específico	Meta mensurável	Consistente com evidências de saúde
Requisitos mínimos para acesso a espaços públicos abertos	✓	✓	✓	✓

Resumo

A disponibilidade e a qualidade das políticas urbanas e de transporte que apoiam a saúde e a sustentabilidade em São Paulo estão acima da média em comparação com outras cidades. São Paulo incorpora ações voltadas à saúde em sua política de transporte, mas esse foco está ausente em sua política urbana metropolitana. Também não possui requisitos para avaliação do impacto na saúde de intervenções urbanas e de transporte. Em algumas áreas de políticas, como caminhabilidade e transporte público, São Paulo carece de padrões e metas mensuráveis. No entanto, a grande maioria dos bairros de São Paulo é altamente caminhável em relação às 25 cidades deste estudo internacional. Para atingir as metas da OMS de aumentar a atividade física, 99% dos moradores de São Paulo vivem em bairros que atendem aos limites de densidade e 70% vivem em bairros que atendem aos limites de conectividade das ruas. No entanto, notadamente alguns moradores de São Paulo podem viver em bairros que excedem os níveis de densidade e conectividade das ruas que incentivam a atividade física. Noventa e quatro por cento dos moradores vivem em bairros com acesso a paradas de transporte público com serviços regulares. Quase três quartos dos moradores têm acesso a algum espaço aberto público dentro de 500m, mas apenas 16% vivem a 500m de um espaço aberto público maior. A porcentagem da população de São Paulo com acesso a até 500m de um mercado de alimentos, lojas de conveniências ou qualquer espaço aberto público está um pouco abaixo da média em comparação com outras cidades estudadas, mas o acesso a grandes espaços abertos públicos está bem abaixo da média.

Citação

Global Healthy & Sustainable City-Indicators Collaboration. 2022. São Paulo, Brasil — Relatório de Indicadores de Cidades Saudáveis e Sustentáveis: Comparações internacionais com 25 cidades (Sao Paulo, Brazil — Healthy and Sustainable City Indicators Report: Comparisons with 25 cities internationally. Tradução Português (Brasil): Ligia Vizeu Barrozo & Alex Antonio Florindo). <https://doi.org/10.25439/rmt.19614066>



Este trabalho é licenciado sob uma Licença Internacional De Atribuição Creative Commons-NonCommercial 4.0.