

A raiz do problema

Categories : [Reportagens](#)

Clique para ver o slideshow



Há algumas semanas, o trânsito de São Paulo ocupa as manchetes de jornais e revistas. Primeiro com o anúncio da chegada à marca histórica de 6 milhões de veículos. Depois, com uma sucessão de recordes em congestionamentos, que chegaram a 186 quilômetros, no início de março. Nesses dias em que o caos parecia ter se instalado definitivamente na cidade, os carros circulavam nas marginais dos rios Pinheiros e Tietê, em média, a sete quilômetros por hora, menos de um décimo da velocidade permitida e quase o mesmo tanto de uma caminhada a pé - que seria bem mais saudável e evitaria a emissão de toneladas de poluentes atmosféricos.

Diante deste cenário, estudiosos andam propondo as mais variadas alternativas para o trânsito de São Paulo, entre elas a implementação de medidas para a redução da frota de carros, como o pedágio urbano e a restrição a estacionamentos, a melhoria no transporte público, o incentivo ao uso de bicicletas e políticas voltadas para criação de corredores de ônibus. A prefeitura da capital chegou até a dar início, no dia 24 de março, à implementação de um pacote emergencial de medidas, que incluiu a criação de rotas alternativas, troca de semáforos antigos e remoção de lombadas e valetas, com o objetivo de aumentar a velocidade média dos veículos em determinadas ruas.

No entanto, poucos foram os que tocaram no cerne do problema: a reordenação da ocupação urbana da cidade. Para o professor Nicolau Gualda, professor titular Departamento de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica da USP, só existe uma solução realmente eficaz para o trânsito de São Paulo. "É preciso levar empregos para regiões povoadas e, por outro lado, levar moradias para o centro", defende.

O que o professor Gualda propõe é criar um equilíbrio entre residência – trabalho, principalmente na região leste, onde há grande concentração de trabalhadores que se deslocam diariamente para outros pontos da cidade. "Isso eliminaria a necessidade de transporte", diz. Em um modelo de simulação feito na USP, a reordenação urbana proporcionou aumento de 40% na fluidez do tráfego.

Além do reequilíbrio entre trabalho e moradia, o professor também sugere a "auto-suficiência" das várias regiões da cidade, isto é, a efetiva oferta de educação, saúde, compras e lazer para cada ponto. "Ao invés de ter uma cidade com 10 milhões de habitantes, por exemplo, transformá-la em 10 cidades com um milhão de habitantes cada", sugere.

As idéias de Gualda não são novas e muito menos utópicas. Elas estão inseridas em projetos do próprio Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. De acordo com o arquiteto e também professor da USP Nabil Bonduki – que entre 2001 e 2004 coordenou a elaboração do substitutivo do Plano Diretor e os Planos Regionais das 31 subprefeituras da capital, - o PD contempla projetos de combate à especulação com imóveis ociosos e o Programa Morar no Centro. "O problema é que o Estatuto da Cidade possui leis específicas que precisam ser aprovadas [para implantação de tais medidas]. Como elas não foram aprovadas, os programas foram paralisados", explica.

Segundo ele, há vários prédios desabitados no centro da cidade que poderiam ser reabilitados. "O programa de habitação na área central é viável. Muitos dizem que os custos diretos são altos, mas o custo indireto compensa. O que existe hoje é que as pessoas estão indo morar em regiões de mananciais", lamenta Bonduki, ao referir-se à expansão da cidade.

Para se ter uma idéia do problema que a área central de São Paulo enfrenta, vale alguns números. Segundo a [Associação Viva o Centro](#), o chamado centro histórico, que engloba somente Sé e República, possui aproximadamente 63 mil moradores. No entanto, diariamente, deslocam-se para lá cerca de dois milhões de pessoas.

Nas áreas periféricas, Bonduki propõe a elaboração de programas de desenvolvimento urbano e econômico que estimulem a vinda de empresas com criação de infra-estrutura. "É preciso reduzir a desigualdade sócio-territorial, pois ela é um elemento que gera necessidade de mobilidade. Isto significa mesclar mais as classes [sociais] na cidade", defende.

De acordo com engenheiro, a reordenação do uso do solo na capital é um projeto a longo prazo. Se começasse a ser implementado hoje, por exemplo, seriam necessários cerca de 15 anos para que os primeiros resultados pudessem ser visíveis. "Para que ele dê certo não é preciso só vontade política. É necessário um conjunto grande de iniciativas e enfrentamento de preconceitos", diz, ao lembrar que muitos paulistanos ainda apresentam resistência à proposta de morar na periferia, por exemplo.

Um bom começo para a implementação das medidas sugeridas pelos pesquisadores, segundo o engenheiro Paulo Sérgio Custódio - que ajudou a implementar o [Transmilênio](#), em Bogotá, e hoje trabalha em projeto semelhante em Pequim, na China - seria a adoção de um conceito já bastante utilizado na Ásia e Estados Unidos, o do Smart Growth. Criado como alternativa ao urban sprawl, isto é, o "espalhamento urbano" das grandes cidades, o modelo de Smart Growth tem como características, segundo a [US EPA](#), a agência de proteção ambiental americana, a urbanização

compacta e de usos mistos, a priorização da circulação de pedestres e bicicletas, o favorecimento de áreas com possibilidade de reurbanização, a conservação dos recursos naturais e o incentivo à participação popular.

Medidas "Paliativas"

Enquanto a reordenação da ocupação do solo na capital paulista não acontece, especialistas sugerem medidas que poderiam ser implementadas para desafogar o trânsito da capital. Para Eric Ferreira, doutor em Engenharia de Transportes e coordenador de Mobilidade do Instituto de Energia e Meio Ambiente, a solução ideal seria casar as leis de uso do solo com o sistema de transportes e outras políticas públicas. Nesta combinação de alternativas, estão medidas duras sobre a circulação de carros, como o pedágio urbano, a restrição aos estacionamentos nas ruas e a criação de vias sem ser em linha reta, o que desestimularia as viagens.

Para Ferreira, que trabalhou com a implantação de transportes públicos em Curitiba, México e Indonésia, tais restrições ao uso de carros devem vir acompanhadas de outras medidas compensatórias, como o investimento em um bom sistema de ônibus. "Quando Londres instituiu o pedágio urbano, achamos que a população migraria para o metrô, mas a maioria foi para o ônibus", diz, lembrando que, em São Paulo, as linhas de ônibus cobrem apenas 25% dos 17,5 mil quilômetros de vias existentes.

O engenheiro Paulo Sérgio Custódio também defende a melhoria no sistema público de transporte, com destaque para os ônibus. Segundo ele, ao investir em corredores de alta eficiência, Bogotá viu aumentar consideravelmente o número de pessoas que deixaram seus carros na garagem. Atualmente, 20% dos usuários de transportes na capital colombiana usam ônibus, contra 2% dos que usam metrô. "É preciso aumentar a produtividade do transporte coletivo. Em São Paulo o número de passageiros por quilômetro rodado não chega a dois. Em Bogotá esse número é de 5,6", diz.

Além da melhoria do transporte público, ambos pesquisadores sugerem outras alternativas para a metrópole. Tendo em vista que cerca de 35% das viagens realizadas na capital são feitas a pé, segundo dados da Companhia de Engenharia e Trânsito (CET), Eric Ferreira, do IMAE, propõe a melhoria no sistema de calçadas, como a implantada em Curitiba. "Todas as viagens começam na caminhada", diz.

Também está em sua lista de propostas o investimento em ciclovias - atualmente há somente cerca de 30,5 quilômetros na capital-, que poderiam ser criadas em um dos lados das ruas, hoje usado como estacionamento. "A decisão de mobilidade é racional e atualmente o meio mais lógico é o carro [...] O primeiro passo para reverter esse quadro passa pela restrição das liberdades, pela disciplina do uso", defende.

Para Custódio, que compartilha as propostas de Ferreira, mais do que implementar medidas

emergenciais ou paliativas, é preciso haver uma "mudança de visão e legislação". De um lado, motoristas precisam colocar na balança os custos de andar de carro. Do outro, os governos devem pôr em prática as leis e projetos existentes. "Não existirá um colapso, porque as cidades nunca param, elas se reacomodam. O problema é que esse reequilíbrio é feito com um custo muito alto e dentro de níveis muito baixos de qualidade de vida", lamenta.