



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 13

A crise da mobilidade urbana na cidade de São Paulo

Luiza Orsini Cavalcanti (*)

A popularização do uso do automóvel na Europa foi comemorada pelos urbanistas, na época, por ser uma alternativa aos veículos de tração animal até então utilizados. A solução era vista como uma melhora na poluição trazida pelas fezes de animais que se acumulavam nas ruas, contribuindo com o mau odor e as pestes, muito comuns nas grandes cidades no século XIX.

No Brasil, a indústria automobilística foi o carro-chefe do governo de Juscelino Kubistchek, na década de 60, visando à rápida industrialização do país. Nos anos que se seguiram, foram acrescentadas à cidade de São Paulo vias expressas, de trânsito rápido, que rasgavam o tecido urbano, buscando o conceito da *highway*, amplamente utilizado nos Estados Unidos. Tais vias eram consideradas um símbolo da modernidade, oferecendo deslocamento rápido e confortável para os moradores dos subúrbios americanos que trabalhavam nas grandes cidades.

Com o tempo, o modelo foi apresentando características negativas à população. O automóvel se mostrou um dos maiores vilões do meio-ambiente com sua emissão de poluentes. O alto custo do transporte individual colabora também com a segregação socioeconômica no tecido urbano. Aqueles que podem arcar com os custos do automóvel são as mesmas pessoas que têm condições de morar nos terrenos mais valorizados da cidade. No entanto, esses terrenos se localizam nas áreas mais centrais, que contam com maior oferta de infraestrutura urbana.

A parcela da população que não tem condições de adquirir um automóvel depende do transporte público para seus deslocamentos diários. Essas pessoas acabam por residir nos locais de menor custo, em geral localizados na periferia da cidade. Os bairros mais afastados do centro, além de contar com uma infraestrutura urbana precária no que diz respeito à distribuição de energia e saneamento, oferta de postos de saúde e áreas de lazer, são também prejudicados na questão da mobilidade urbana. Sendo assim, devido à falta de equipamentos urbanos nas proximidades de casa, a população é obrigada a percorrer longas distâncias para qualquer atividade, seja ela por motivo de trabalho, estudos ou lazer.

A oferta de empregos na cidade de São Paulo é muito maior na região central, enquanto que o número de residências na periferia aumenta gradativamente. Isso faz com que aqueles que residem nos lugares mais distantes cheguem a perder mais de 4h por dia no deslocamento até o trabalho, o que é agravado por um movimento pendular no transporte coletivo, que sobrecarrega o sistema de ônibus e transporte sobre trilhos principalmente nos períodos da manhã, na direção do centro, e rumo à periferia no final da tarde.

A crise no transporte coletivo colaborou para o aumento do número de carros nas ruas. O excesso de automóveis faz com que as principais vias apresentem cada vez



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

mais carregamento no trânsito, o que eleva muito o tempo de deslocamento, impactando principalmente nos usuários do transporte coletivo.

O agravamento da situação da mobilidade urbana trouxe à tona o questionamento ao modelo automobilístico adotado na cidade, cujo desgaste mostrou-se evidente. É possível observar, a partir de então, um retorno do investimento no transporte sobre trilhos, que voltou a ser visto como uma das principais soluções para o transporte na cidade. Capaz de percorrer longas distâncias, o trem e o metrô são capazes de integrar diferentes polos urbanos e interligá-los com o Centro.

Com uma rede de integração física e operacional entre os diferentes modais, o papel fundamental do transporte sobre trilhos na mobilidade urbana se justifica pela capacidade de atender a altas demandas. A particularidade dos investimentos relacionados ao trem reside no fato de que os custos de modernização da malha e das estações são muito mais baixos do que os custos de implantação de outros modais como o metrô.

As discussões acerca do tema tem em comum a conclusão de que o simples investimento em mobilidade urbana e o aumento da capacidade do transporte coletivo por si só não são capazes de reverter a situação. Será necessária uma política mais abrangente, com uma série de medidas que alterem esse padrão de crescimento urbano.

Durante a elaboração do PITU 2025 - Plano Integrado de Transportes Urbanos, divulgado em 2006, destacaram-se estratégias para combater a situação atual da mobilidade urbana. Entre as políticas destacadas, está a criação de novas centralidades a partir de uma política de uso do solo, com o adensamento de regiões que já contam com infraestrutura urbana consolidada. Outra medida é uma política habitacional que pretende reverter a tendência de criação de áreas habitacionais na periferia.

A mobilidade urbana é hoje encarada como uma das questões mais urgentes da metrópole paulistana. A conscientização do fracasso do sistema que prioriza o transporte individual está aumentando, e a participação ativa da população nas decisões que impactam na qualidade do transporte é essencial para que a mobilidade urbana continue no centro das discussões. Porém, existe ainda um longo caminho a percorrer para que aqueles que utilizam o transporte individual reconheçam que a priorização do transporte coletivo em detrimento do automóvel é o único caminho para uma cidade como São Paulo. É importante lembrar que estamos diante de um desafio de longo prazo, e que providências tomadas a partir de agora terão um impacto na cidade ao longo do tempo. No entanto, o primeiro passo está na mudança da mentalidade das pessoas que habitam a cidade.

() Luiza Orsini Cavalcanti, Arquiteta e Urbanista, é Analista de Projetos e Obras da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM*