

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 5

São Paulo: desafios e esperanças

Evelyn Lima (*)

Quando se discute sobre mudanças positivas na sociedade e no espaço urbano, uma das principais ressalvas é a seguinte: com certeza há meios para se alcançar as desejadas mudanças, mas apenas isso não basta – é necessário haver vontade política e ousadia, por parte dos gestores, para que as ideias e os discursos saiam do papel.

O que dizer sobre a questão da mobilidade urbana, tão comentada nos últimos tempos por conta da nova lei sancionada e dos eventos relacionados à pauta? Grande parte das cidades brasileiras possui trânsito e transporte caóticos, à beira do colapso. Ao mesmo tempo em que vemos soluções de sucesso sendo implantados já há muito tempo em outras cidades, inclusive brasileiras, nos perguntamos: por que em nossa cidade isso ou aquilo nunca se torna realidade?

Tomemos o exemplo de São Paulo, capital do estado e detentora da maior parte de sua população (mais de 11 milhões de habitantes, segundo o Censo 2010). O que há de exemplar em seu sistema de transporte e circulação? O metrô, gerido pelo governo estadual, ainda é insuficiente, e vem sendo substituído pela tecnologia de monotrilho, cuja eficiência de capacidade de transporte é questionável para uma cidade tão densa e centralizada. Os ônibus melhoraram muito nos aspectos básicos de tecnologia – veículos mais novos e informação ao usuário, por exemplo –, mas ainda não vemos sequer uma linha de BRT (Bus Rapid Transit), que poderia, a um baixo custo, elevar significativamente a qualidade e eficiência do transporte sobre pneus. O que mais poderia se assemelhar a tal é o chamado Expresso Tiradentes, que recentemente obteve reconhecimento internacional, mas ainda é o único em um território municipal tão vasto. Táxis e automóveis, não obstante a prioridade frequentemente dada pelos gestores à ampliação do sistema viário para comportá-los, continuam engarrafados e, de maneira contraditória, crescem em número com rapidez. As motocicletas, sem regulamentação, transitam por entre automóveis e constituem elevado risco aos pedestres, além de exporem seus próprios usuários ao risco de acidentes. As bicicletas praticamente só tem vez aos finais de semana e feriados, quando são disponibilizadas ciclofaixas de lazer, já que há pouquíssimas ciclovias. A situação dos pedestres e cadeirantes é desanimadora mesmo nos calçadões do centro antigo.

Embora o histórico da cidade de São Paulo seja, como o de muitas outras cidades brasileiras, marcado pela falta de um planejamento urbanístico adequado e pela falta de participação popular nas decisões, é um alento notar que propostas um tanto ousadas vem sendo colocadas em pauta durante as últimas gestões. O Plano Diretor

de 2004 trouxe diversos avanços sociais no papel, em sintonia com o Estatuto da Cidade federal, de 2011. Mas ainda então muita coisa ficou apenas no papel.

Talvez o agravamento da situação do trânsito e transporte paulistano, talvez a afinidade partidária da atual gestão em relação à de 2004, fizeram com que medidas enérgicas voltassem a ser propostas recentemente, inclusive durante a revisão do Plano Diretor. Mesmo na gestão intermediária, de orientação política distinta, chegou-se a cogitar a possibilidade de implantação de pedágio urbano, medida considerada radical mas necessária em alguns casos, e aplicada com relativo sucesso por grandes cidades.

Até mesmo o histórico descompasso e falta de planejamento integrado entre trânsito, transporte, habitação, comércio e serviços parece estar começando a se reverter. A medida prática mais recente foi surpreendente para muitos: a implantação de faixas exclusivas para ônibus nos principais eixos de transporte. A Companhia de Engenharia de Tráfego, até então mais voltada à circulação de automóveis e caminhões, passa a trabalhar em conjunto com a Prefeitura na priorização do transporte público coletivo. A polêmica gerada em torno de tal mudança, principalmente por parte dos usuários de automóvel, mostra que ainda há muito em nossa cultura a ser mudado quanto ao uso socialmente responsável do espaço público. Infelizmente, grande parcela – senão a maioria – de nossa população ainda vê o automóvel como sinal de ‘status’, e o transporte coletivo como sinônimo de inferioridade, como algo destinado apenas aos de baixo poder aquisitivo.

A integração da mobilidade urbana à habitação aparece, por exemplo, na proposta de se reduzir o número de vagas para automóveis nos novos apartamentos construídos junto a grandes eixos de transporte coletivo. Sem entrar no mérito da ideia – em recente evento realizado em São Paulo o ex-prefeito de Bogotá, Enrique Peñalosa, diz preferir que se restrinja o número de vagas nos locais de destino, e não de moradia –, temos nessa decisão um indício de que algo está sendo pensado sem isolar circulação de pessoas e uso do solo. O adensamento populacional e de uso nas áreas dotadas de boa infraestrutura de transporte também está sendo colocado em pauta, através de propostas como a de desapropriação compulsória de imóveis considerados abandonados.

O projeto do “Arco do Futuro” está entre as prioridades de gestão e tem como objetivo descentralizar a cidade, levando polos geradores de emprego para áreas periféricas, de modo a diminuir o número de deslocamentos diários entre moradia e trabalho. De fato, quanto mais o cidadão estiver próximo a seus locais de interesse, maior a acessibilidade, menores os custos de deslocamento, menores os níveis de poluição, menores riscos à saúde, daí a importância de se moldar uma cidade com múltiplos núcleos, relativamente autônomos entre si porém interconectados em rede.

No âmbito metropolitano, sob responsabilidade estadual, estão em projeto corredores perimetrais, alguns já em execução, objetivando o desafogamento dos eixos radiais e também o desenvolvimento local dos municípios vizinhos, que ajudaria a diminuir o volume de deslocamentos diários em direção à capital.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

O acontecimento mais recente que surpreendeu os paulistanos foi a decisão do prefeito da cidade em substituir o automóvel oficial pelo transporte público coletivo. Atitude coerente, afinal não são apenas os cidadãos comuns que preferem os meios individuais de transporte: mesmo entre técnicos da área e gestores incentivam os meios coletivos em seu discurso, mas não o fazem na prática. Tomara o caso do senhor prefeito se trate realmente de um posicionamento racional e não apenas de 'marketing' ou estratégico. Porque não basta termos bons projetos, faz-se necessária uma gestão firme, incisiva, que busque, priorize e execute o interesse coletivo.

As mudanças em curso podem ser promissoras. É necessário, sobretudo, que cada cidadão tome consciência de seu direito de acesso à cidade, ao ir e vir com conforto e segurança, e cobre por eles. É necessário se apropriar da cidade em comunidade, de modo a tornar possível uma vida urbana com qualidade de vida, não se contentando com a mera sobrevivência a um caos diário.

() Evelyn Lima, Arquiteta e Urbanista. Trabalha na EMTU/SP - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos.*