

À BEIRA DO COLAPSO

Jô Amado

Jornalista



Na região metropolitana de São Paulo o transporte está estrangulado. A matriz de ocupação do solo, pautada por grandes empreendimentos imobiliários e pela lógica da segregação social e agravada pela inexistência de planejamento urbano e viário, produz inúmeros gargalos, que estorvam o deslocamento diário de milhões de cidadãos paulistanos e dos municípios vizinhos. O transporte rápido de massa — metrô e trem — atende apenas 15% dos usuários do transporte coletivo

A região metropolitana abrange uma área de 180.000 hectares urbanizados, composta de trinta e nove municípios, com uma população de mais de 17 milhões de pessoas, as quais usam todo dia, à razão de 1,2 viagem *per capita*, os diversos meios de transporte disponíveis — trem, metrô, ônibus, peruas, carros particulares — para se deslocar entre diferentes pontos da metrópole, de acordo com suas necessidades profissionais ou domésticas. Portanto, são 20 milhões de viagens diárias!

Pesquisa recente, de 1997, aponta que um trabalhador que se utiliza do transporte coletivo gasta, em média, 2 horas e 20 minutos por dia para fazer o trajeto de casa para o serviço e vice-versa. Por quê essa baixa mobilidade? A razão mais óbvia é que não existe suficiente transporte rápido de massa, isto é, metrô. Também concorrem para esse quadro a baixa frequência dos ônibus, os itinerários sinuosos e o congestionamento do tráfego.

O transporte coletivo é um sistema formado por vários modos que se diferenciam pela capacidade de transportar maior ou menor número de passageiros. Os modos de alta capacidade são, basicamente, o metrô e o trem, que respondem pelo atendimento de aproximadamente 15% dos usuários do transporte coletivo. De média ca-

pacidade são os chamados ônibus articulados (ou “grandalhões”), que correm em via exclusiva, deslocando-se por corredores.

Modos de baixa capacidade são os ônibus convencionais (os quais, no entanto, são responsáveis pelo atendimento de cerca de 70% dos usuários), os microônibus e as peruas. Além disso, é claro, existe o transporte individual, de carros particulares, que hoje representam mais de três milhões de veículos por dia nas ruas da cidade.

Ora, para enfrentar o problema do trabalhador “médio” — que passa 2h20 por dia dentro de algum tipo de transporte coletivo — uma das primeiras conclusões a que os técnicos na área de transporte urbano chegaram foi a da necessidade de uma integração entre os vários modos do sistema. No caso do metrô, que transporta 60 mil passageiros por hora, vinte e três das quarenta e seis estações existentes possuem terminais de ônibus urbanos; cinco estão integradas com o trem; quatro com terminais rodoviários interurbanos; e sete têm estacionamentos de automóveis.

A Pesquisa Origem-Destino, realizada em 1997 pela Companhia do Metropolitano, mostra que 78% das viagens diárias por metrô envolviam integração com um ou mais modos de transporte. Um dado importante, sem dúvida, embora os números relativos ao transporte por trem e metrô sejam preocupan-

tes: em Nova York, por exemplo, 55% dos passageiros se deslocam em transporte sobre trilhos, 40% a mais do que em São Paulo. Investimento pode ser uma das palavras-chave para uma previsão menos sombria da evolução do sistema de transporte coletivo da região metropolitana de São Paulo.

“Um dos principais elementos de segregação do sistema de transporte coletivo é a variável acessibilidade”, declara a professora Andreína Nigriello, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP (FAU). Afirmativa corroborada por dados utilizados no recentíssimo Programa Integrado de Transportes Urbanos preparado pela Secretaria de Estado de Transportes Metropolitanos, o Pitu 2020, segundo os quais a população com renda familiar inferior a 10 salários mínimos (a) tem uma mobilidade (número de viagens realizadas) 2,3 vezes menor do que a da população de renda mais alta; (b) perde 32% mais tempo para se deslocar que a população de renda acima da sua; (c) paga cerca de 25% mais pelo transporte; e (d) tem oito vezes menos acesso a bens e serviços urbanos do que a população de renda mais alta.

“No planejamento do sistema viário de uma cidade como São Paulo”, prossegue Andreína Nigriello, “percebem-se os interesses da indústria imobiliária e da indústria automobilística.” De fato, exemplo desse anacronismo é que

A população com renda familiar inferior a 10 salários mínimos tem mobilidade 2,3 vezes menor que os situados acima, e paga 25% mais pelo transporte

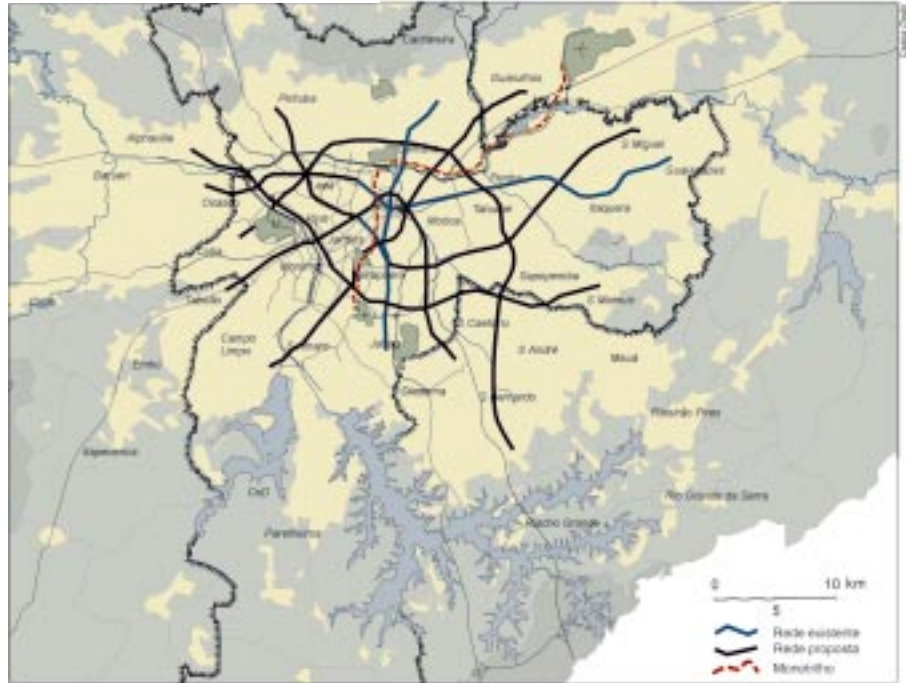
uma via do chamado “centro expandido” da cidade (grosso modo, um quadrilátero tendo como limites os rios Tietê e Pinheiros, que se estende da Lapa à Penha) é utilizada oito vezes mais por automóveis particulares do que por veículos de transporte coletivo.

Essa distorção também foi detectada na pesquisa Origem-Destino: num período de trinta anos os percentuais de número de viagens utilizando meios de transporte coletivo e individual, que eram respectivamente de 68,1% e 31,9% em 1967, passaram para 50,79% e 49,21% em 1997. A queda da mobilidade da população e a redução progressiva do uso de transporte coletivo são dados preocupantes.

Junta-se a eles a tendência liberalizante da desregulamentação na área dos transportes e a crescente participação do chamado “transporte alternativo” — as peruas, que em grande parte ainda operam de forma clandestina e ilegal.

Nicolau Gualda, chefe do Departamento de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica da USP, entende que o problema é causado pela ausência de “um conjunto de diretrizes para encaminhar o desenvolvimento urbano”. Ou seja: a inexistência de um Plano Diretor Urbano. “Sem um planejamento adequado, a ocupação de áreas residenciais ocorre em lugares muito distantes das áreas de trabalho”, diz ele.

Síntese do Pitu 2020



Através da região metropolitana, as linhas de metrô propostas, as já existentes e o projeto de monotrilho

**RMSP, 1997
Área urbanizada e
Rede básica de Metrô**

A solução, na opinião do professor, estaria em descentralizar a cidade, criando pólos regionais calcados nos grandes bairros, como se fosse um conjunto de cidades menores. “Umas dez ou quinze, digamos”. Hoje, a conformação da cidade exige grandes deslocamentos da população (residência-trabalho-residência), o que implica um sistema viário congestionado, queda da qualidade de vida, queda da produtividade e aumento do custo do que é produzido, além de investimentos cada vez maiores.

O redirecionamento da ocupação do solo urbano permitiria que

os pontos de trabalho ficassem mais próximos dos pontos de residência. O principal “nó” na questão do transporte urbano estaria, portanto, na inexistência de uma sintonia entre o crescimento habitacional e o planejamento de transportes. Isto, para Gualda, decorre em grande parte da “questão política”:

“São Paulo não tem um Plano Diretor, não tem um Plano de Transportes, não tem boa interlocução com os demais municípios que integram a região metropolitana e nem com o governo estadual. Na verdade, nem sequer existe uma integração harmoniosa entre os diver-

Inexiste sintonia entre crescimento habitacional e planejamento de transportes.

Regiões inteiras estão compartimentadas e desconectadas

PRINCIPAIS PROPOSTAS DO PITU 2020

Projetos com metas fixadas para 2006, 2010, 2015 e 2020

PROJETO	Extensão/Capacidade	Custo (R\$ milhões)
Rede metroviária	284 quilômetros	21.820
Rede ferroviária	300 quilômetros	2.100
Corredores de ônibus	560 quilômetros	1.819
Pistas para microônibus	200 quilômetros	33
Sistema viário (inc. Rodoanel)	670 quilômetros	4.100
Pedágio	233 Km ² pedagiados	15
Estacionamentos	40 mil vagas	314

Fonte: Síntese do Pitu 2020. Junho de 1999. SETM

os órgãos da Prefeitura relacionados ao transporte – a Companhia de Engenharia de Tráfego, a São Paulo Transportes (ex-CMTC), a Secretaria Municipal de Planejamento, a Secretaria de Obras Públicas, as administrações regionais, a DSV etc.”

O professor Csaba Deák, da FAU, que trabalhou na Companhia do Metropolitano de 1986 a 1989 e atuou, em 1998, como um dos consultores do Pitu 2020, considera que a questão crucial a ser equacionada em São Paulo é o chamado transporte rápido de massa, o outro nome do metrô. Ao contrário do que ocorreu nos últimos anos da década de 80, quando o metrô expandia-se a um ritmo de dois quilômetros ao ano, na década de 90 ele simplesmente estacionou.

O metrô paulistano, com suas três linhas e 49 quilômetros de extensão, atende a 3 milhões de passageiros por dia. Os números são bastante modestos, comparados aos de outras metrópoles. O metrô de Paris, por exemplo, conta com uma rede de 567 quilômetros, dezenove linhas e atende diariamente 4 milhões de pessoas.

Uma das maiores deficiências com que se defronta São Paulo é a subutilização da malha ferroviária existente. Enquanto, no exemplo citado de Paris, 356 dos 567 quilômetros que constituem a rede do metrô são de antigas ferrovias que passavam pelos subúrbios da capital francesa, em São Paulo apenas quatro estações de metrô (Tatuapé, Barra Funda, Brás e Itaquera) são integradas à rede da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, que possui 270 quilômetros de extensão.

O metrô cresce, mas devagar. Está em andamento a construção de uma quarta linha, a Pinheiros, de 14 quilômetros, ligando Vila Sônia à Estação da Luz. A tentativa do governo estadual de atrair empresas privadas para financiar parte do investimento, orçado em 1,8 bilhão de dólares, em troca da concessão da linha por trinta anos, não despertou grande interesse. “É claro”, diz Gualda. “São Paulo é a única cidade do mundo em que é possível pagar uma única tarifa e rodar o quanto quiser ao longo dessas linhas, o que fomenta a ocupação excessiva e reduz a rentabilidade do sistema.”

“De 1990 a 1997 nenhum centímetro de metrô foi construído. O sistema de transportes chegou à beira do colapso”, resume Csaba Deák. O traçado defendido por ele, e proposto pelo Pitu 2020, forma uma rede da ordem de 250 quilômetros, estendendo-se por regiões densamente povoadas da periferia e superando barreiras geográficas, a começar pela transposição dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí.

Somente um crescimento de tal magnitude do metrô poderá eliminar os gargalos atuais do transporte urbano, resultado do fenômeno que Deák chama, no livro que organizou em parceria com Sueli Schiffer (*O Processo de Urbanização no Brasil*, Edusp, 1999), de “política de escassez”, crônica na cidade de São Paulo e característica, na realidade, da própria sociedade brasileira, de elite. A “política da escassez” gera segregação espacial correspondente à diferenciação do preço das localizações, ou preço do solo.

A situação atual caracteriza-se pelo “secionamento da aglomeração metropolitana”, que compartimenta regiões inteiras, como a

Daniel Garcia



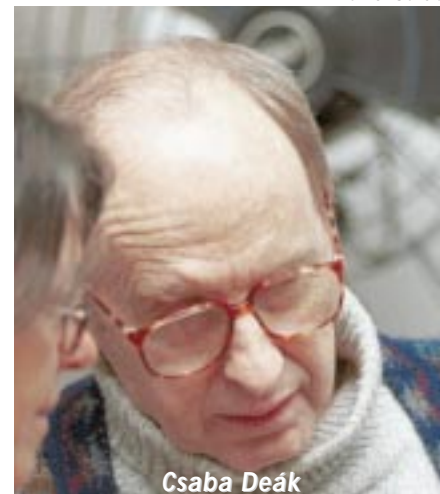
Andreina Nigriello

Daniel Garcia



Nicolau Gualda

Daniel Garcia



Csaba Deák

Norte e a Leste, precariamente conectadas ao restante da cidade. A zona Leste “continua com sua estrutura de ‘espinha de peixe’ carregando a Radial Leste, com acesso à área central estrangulada e com precárias ligações Norte-Sul”.

O custo de construção de um quilômetro de metrô é da ordem de US\$ 100 milhões. A construção de 200 quilômetros, à razão de 10 quilômetros ao ano, consumirá cerca de US\$ 20 bilhões ao longo de 20 anos, o que é bastante razoável para o porte de São Paulo. A versão preliminar do Pitu 2020 (Síntese, publicada em junho de 1999), prevê expansão ainda maior do metrô, 284 quilômetros, e estima um custo total mais baixo: R\$ 21,8 bilhões, o equivalente a US\$ 12 bilhões, em valores de agosto de 2000.

“O benefício é muito difícil de medir. Mas, se houver maior oferta de transporte, haverá mais consumo. Além disso, a meia hora diária que o trabalhador paulistano

economizará nos seus deslocamentos equivale a 6,25% da jornada de trabalho, que se converte em um aumento de produtividade equivalente (6,25%) na região que produz em torno de 17% do PIB brasileiro. Um retorno anual de 1% do PIB, portanto, sobre um investimento total de 2% do PIB: uma taxa de retorno de 50%!”, garante Deák. Maior conforto dos usuários e redução da poluição são outras vantagens óbvias do investimento na expansão do metrô.

O professor propõe, ainda, a construção de um monorail suspenso, ligando os aeroportos de Cumbica, em Guarulhos, e Congonhas, na Capital. A idéia, aqui, não se prende à quantidade de passageiros transportados, mas à qualidade e ao prestígio de um meio rápido que outras metrópoles já dispõem, e com o qual São Paulo ofereceria um passeio panorâmico de vinte minutos.

Seriam 23 quilômetros de trilhos, a um custo relativamente bai-

xo, estimado em US\$ 10 milhões por quilômetro. Na Síntese do Pitu 2020, o monorail aparece como “trem especial dos aeroportos”, e inclui no trajeto o Campo de Marte, em Santana, alcançando 44 quilômetros de extensão, a um custo total de R\$ 880 milhões, com conclusão prevista para 2015.

Se é verdade que inexistente planejamento contínuo e sistematizado, não é menos verdade que há, por outro lado, um conjunto de idéias que se propõem solucionar os problemas maiores do transporte e do trânsito na cidade de São Paulo. E que, talvez pelas razões “políticas” citadas, moram nas gavetas de departamentos e repartições públicas da administração paulistana. Essas idéias foram incorporadas, no todo ou em parte, ao Pitu 2020:

Rodoanel – Projeto, de autoria do DER, de uma estrada circular com 175 quilômetros de extensão e atravessando 32 municípios da região metropolitana, que ligaria as

***Metrô tem de romper a “política da escassez”
e estender-se às regiões periféricas da metrópole***

PEDESTRES TÊM VEZ?

A conquista do espaço urbano pelos automóveis tem como consequência direta o aumento do número de acidentes e de vítimas do trânsito. Segundo dados da Companhia de Engenharia de Tráfego, São Paulo teve, em 1997, mais de 200 mil acidentes de trânsito, com um saldo de mais de 2.000 mortos (56% dos quais, pedestres). “O baixo nível de civilidade da sociedade brasileira contribui para que o nosso trânsito seja o que é”, diz o professor Hugo Pietrantonio, do Departamento de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica, que se dedica ao estudo da segurança no trânsito.

“A aplicação das multas e principalmente a instalação do radar, que abrange uma área muito extensa em função da incerteza sobre sua localização, mudou um pouco o comportamento do motorista, mas isso não resolverá, se o zelo pelo respeito à lei não for transformado em hábito e se o processo não tiver o amparo do poder judiciário em termos de rigor com os crimes de trânsito.”

Pietrantonio critica a falta de recursos nas leis de trânsito. “Na Europa, além de uma intolerância cada vez maior com as altas velocidades, proliferam esquemas para proteção do pedestre. Essa é uma das falhas do novo código brasileiro de trânsito, que não adotou uma sinalização diferenciada de prioridade

ao pedestre na travessia de uma rua, que obrigaria os carros a pararem quando houvesse um pedestre esperando para atravessá-la.”

Pietrantonio e técnicos da CET, em um estudo de 1998, propuseram uma alternativa para os chamados “pontos negros” de São Paulo, como a interseção da Avenida Ipiranga com a Avenida São João. O projeto, denominado “Passeio Seguro”, prevê a ampliação das calçadas sobre a rua, utilizando espaços mortos gerados pelos estacionamentos atualmente permitidos, nas áreas das faixas de pedestres das duas avenidas. Por diminuir o tempo que o pedestre leva para chegar de uma calçada à outra, o projeto possibilita a criação de um estágio duplo da travessia, proporcionando maior segurança.

As conclusões a que chegaram, entretanto, precisam ganhar aceitação, por parte da CET, para que venha a aplicá-las. “Talvez a empresa não coloque em prática este tipo de intervenção por recear que isso provoque atrasos no trânsito da região”, acredita o professor. A CET e a Escola Politécnica estão preparando um projeto piloto para confirmar a viabilidade deste tipo de medida, tanto o impacto sobre a segurança dos pedestres quanto o efeito reduzido sobre a fluidez do tráfego veicular.

10 grandes estradas que convergem para a Capital, além de cinco secundárias, e permitiria que mais de 20 mil caminhões deixassem de circular, diariamente, na malha viária da cidade. O projeto, que tem mais de 10 anos, foi orçado em R\$ 2,5 bilhões no Pitu, com extensão de apenas 121 quilômetros.

Pedágio eletrônico – A cidade teria 210 quilômetros de vias tarifadas e sensores eletrônicos que, instalados em pontos determinados, fariam a “leitura” da passagem dos automóveis. Assim, o pedágio não

seria cobrado no ato (o que seria absolutamente irracional, pois provocaria filas intermináveis) e o dono do automóvel receberia pelo correio a conta referente ao valor do pedágio devido. O projeto do pedágio, que reaparece com certa regularidade, pretende, de início, inibir algo em torno de 20% dos automóveis particulares (cerca de 200 mil) do dia-a-dia do trânsito paulistano. Haveria tarifas diferenciadas: 2 reais nos chamados horários-pico e 50 centavos no entropico. Quem utilizasse o automóvel na hora do

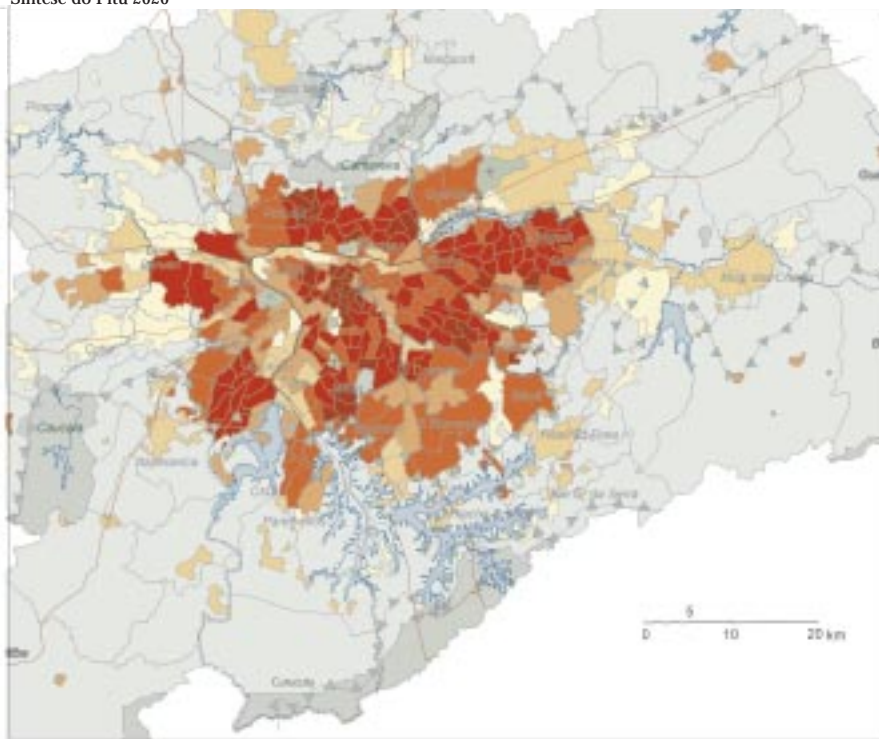
rush (de casa para o trabalho e vice-versa) teria uma despesa mensal média de cerca de 80 reais. O custo do projeto foi avaliado em R\$ 86,2 milhões. O Pitu 2020 não menciona a expressão “eletrônico” e prevê gastos de apenas R\$ 15 milhões.

Corredores para ônibus – O projeto de corredores exclusivos para ônibus, que funcionariam num sistema integrado de transporte vinculado a grandes terminais, é uma das principais alternativas com que trabalha a SPTrans para minimizar o problema do transporte coletivo:

hoje, os ônibus convencionais atendem a aproximadamente três milhões de usuários por dia. O projeto, que nasceu na década de 70, é uma espécie de ovo-de-Columbo: ordenados em corredores (uma única pista) abrangendo uma área de 240 quilômetros, além de permitirem uma maior agilidade no embarque-desembarque de passageiros, os ônibus proporcionariam maior espaço (e mobilidade) aos automóveis particulares. Custo total do projeto: 700 milhões de reais. Embora ainda longe de ter sido concretizado, a idéia foi parcialmente implantada em São Mateus e Santo Amaro.

Rede de microônibus – Outro projeto também discutido há mais de cinco anos é o da criação de uma rede de microônibus no “centro expandido” de São Paulo, a um custo de R\$ 36 milhões, fundamentalmente com a aquisição dos veículos. O projeto prevê a criação de trinta linhas (quinze no sentido Norte-Sul e as outras quinze no sentido Leste-Oeste) e, onde quer que se encontrasse o usuário, caminhará no máximo 500 metros até o ponto mais próximo. O sistema seria integrado com os ônibus convencionais e o usuário poderia chegar a qualquer ponto do “centro expandido” da cidade, em média, com apenas duas conexões. Esta seria uma solução rápida e barata enquanto se aguarda a expansão das linhas de metrô.

Síntese do Pitu 2020

RMSP 97: Densidade residencial
Hab./ha (RMSP= 00)RMSP, 1997
Densidade residencial
Segundo zonas homogêneas
Fonte: IBGE-Metrô
infurb

O planejamento do transporte numa cidade do porte de São Paulo exige, no entanto, uma relação quase simbiótica com o crescimento urbano. Um dos aspectos destacados pela Pesquisa Origem-Destino, e aprofundado no Pitu, é o da redução gradativa da vocação industrial da cidade, que daria hoje lugar a uma expansão da atividade terciária.

“O pouco que tem sido feito é fruto de idéias momentâneas e isoladas”, afirma Nicolau Gualda. “Não se parte de um plano estruturado, e idéias como túneis, fura-fi-

las etc. são soluções muito caras e discutíveis quanto à sua eficácia. Por exemplo: o que se está gastando numa linha de fura-fila daria para fazer vários corredores de ônibus; o que se gastou nos túneis sob o Rio Pinheiros daria para fazer uma linha de metrô, ou dezenas de pontes sobre os rios Tietê e Pinheiros”. Há que se considerar que uma intervenção que facilite o acesso a determinado local provocará ali, com o tempo, um redirecionamento das atividades, passando a atrair um fluxo maior. “Surgirão, conseqüentemente, novos congestionamentos

Pitu 2020 incorpora idéias como Rodoanel, para retirar caminhões da malha viária, e pedágio urbano, para inibir trânsito de automóveis

Cena paulistana

LARGO 13

De manhã cedo, na hora de ir para o trabalho, ou no final da tarde, entre 18 e 19 horas, a região do Largo Treze de Maio, em Santo Amaro, transforma-se num verdadeiro *happening* sócio-cultural. São Paulo confirma, ali, sua vocação de grande capital nordestina: em meio ao fluxo incessante de ônibus entrando e saindo do terminal, e também do lado oposto, atrás da igreja, fica o Largo coalhado de gente, as ruas inteiramente congestionadas, as calçadas completamente tomadas por barraquinhas (*fiteiros*, é como se chamam no Nordeste) que vendem absolutamente tudo o que se possa imaginar, de discos de forró a roupas íntimas, relógios *citizen-legítimos*, pitomba, camarão seco. A música não pára, o volume é alto, dificulta conversar.

Do Terminal Santo Amaro saem quarenta e seis linhas de ônibus, transportando, em média, 120 mil passageiros por dia. Nos horários de pico, são cerca de seiscentos veículos por hora. O acesso é mediante um bilhete magnetizado. Dentro, quatro setores (A, B, C, D) têm escadas que descem para as plataformas onde estacionam os carros. Funcionários da SPTrans elucidam passageiros confusos, que não encontram o ponto que procuram.

Há equívocos, é lógico. Um passageiro de cabelo rastafari (rapidamente apelidado de “Macarrão”) pretendia pegar um ônibus para Cocaia, numa plataforma do setor B, mas o rapaz que o orientava não compreendeu direito, encaminhando-o ao setor D, onde “Macarrão” se dirigiu para o ponto do carro que iria para o Jardim Satélite. Errar é humano.

Mas o caos propriamente dito é a rua. Após um discurso empolgado, afirmando que São Paulo é a única cidade do mundo em que os açougues abrem todos os dias da semana, um japonês *punk*, cabelo ouriçado e meio azulado, ensaiava uma diatribe contra as peruas: “Essas porcarias só atrapalham. Atrapalham os ônibus e atrapalham a gente!”

Realmente, o número de peruas é grande e elas encostam nos pontos de ônibus. E têm nomes. Uma



O largo, em Santo Amaro: vocação nordestina

chama-se “Cachorra”, outra “Psicopata Evidence”. Um cidadão mais circunspecto também tece críticas às peruas. “Outro dia me falaram que tem mais de 20 mil, em São Paulo. E quase tudo ilegal...”

No exíguo espaço utilizável de uma calçada, espremido entre um *fiteiro* que vende beiju, um acarajé pouco ortodoxo e pimenta do reino com cominho e um bar não muito convidativo que anuncia rubacão, dona Luzia, desesperada, procura sua filha Luzinete, que se perdeu. Mas Luzinete reaparece minutos depois. Estava olhando CDs (“Baratinho, mãeinha”), numa banca que também vendia relógios genuínos. Mas dona Luzia está com pressa.

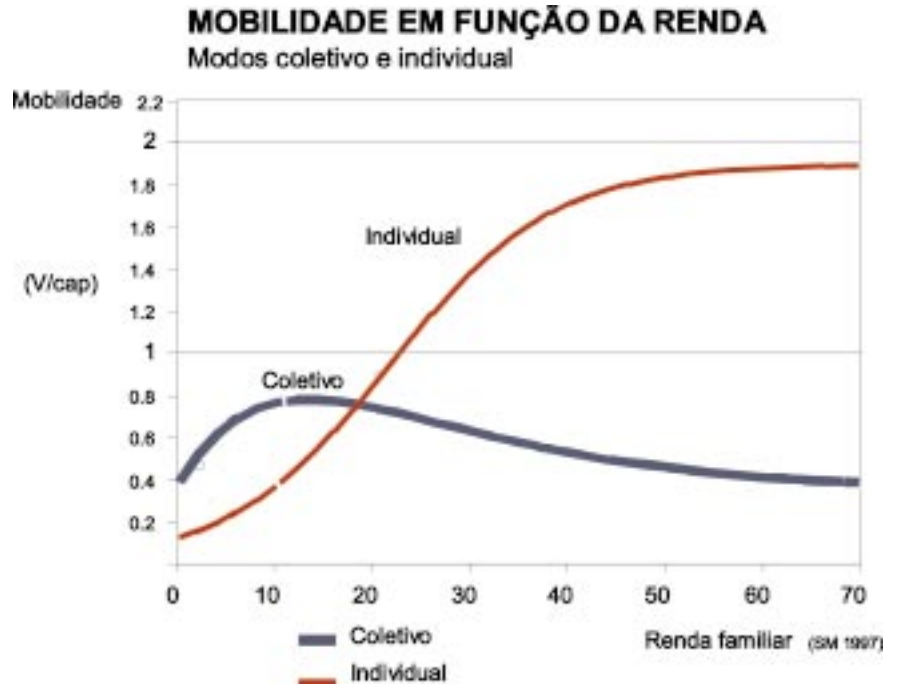
“Estou esperando o carro para Guarapiranga e já passaram dois cheios”, reclama. Talvez esse seja o principal problema dos passageiros, que muitas vezes têm que fazer viagens longas: os ônibus transportam um número de pessoas bastante superior ao da lotação prevista. Dona Ângela, por exemplo, que vai para Piraporinha, resume o desafio da seguinte forma: “Óia moço, difícil é a gente entrar. Depois que entra, tem que botar os dois pés no chão e aí não tem mais problema. Se não botar os dois pés no chão, vai num só até o destino...” (J.A.)

Daniel Garcia

e a necessidade de aumentar a capacidade de circulação. Dessa forma, o transporte induz a ocupação urbana e vice-versa”.

Gualda insiste em que, para quebrar esse círculo vicioso, é fundamental que o sistema de transportes seja pensado globalmente, seguindo as diretrizes de um planejamento integrado de uso do solo e transporte. Não se conseguirá solução duradoura sem mudança de atitude, sem se modificar o padrão atual das viagens que obrigam boa parte da população a cruzar a cidade em longos deslocamentos.

A adoção do planejamento integrado constitui, no entanto, um primeiro e importante passo para melhorar o transporte coletivo. Idealizado com a complementaridade de funções entre os diversos modos de transporte, o Pitu atribui aos trens e metrô o atendimento de grandes demandas. Um dos elementos que permitiram estudar a importância estratégica da integração foi o conceito de “pontos de rede”. “Trata-se de locais com atributos especiais, que justificam a associação do servi-



ço de transporte de caráter estrutural com o seu sistema alimentador e com os demais serviços e atividades necessárias à realização das funções urbanas”, explica a pesquisadora Andreína Nigriello.

Os “pontos de rede” seriam, assim, lugares que serviriam para orientar o traçado das redes de transporte, na medida em que nelas se concentrariam a demanda e a oferta do serviço. Com a introdu-

ção do conceito de transporte integrado, o sistema pode redesenhar a cidade, diz Andreína, oferecendo maior acessibilidade em áreas distantes do centro onde existam condições de expansão.

“Isto é particularmente importante porque, na oferta de transporte coletivo, o momento atual é de competição entre os modos de transporte — competição com o automóvel, por exemplo. Ocorre

Daniel Garcia



AS PERGUNTAS FEITAS AOS CANDIDATOS

1 São Paulo não tem Plano Diretor nem Plano de Transportes, não tem interlocução com os demais municípios da região metropolitana e nem com o governo estadual. Não existe integração entre os diversos órgãos da Prefeitura relacionados ao transporte. Agravando a situação, entre 1990 e 1997 o Metrô simplesmente deixou de avançar e hoje suas linhas têm apenas cerca de 50 Km, quando precisariam estender-se por 250 Km aproximadamente para atender a demanda existente. *O candidato concorda com esse diagnóstico?*

2 *O candidato pretende adotar as políticas relacionadas a seguir, com base nas sugestões de Nicolau Gualda e Andreina Nigriello: elaboração de um Plano Diretor para a cidade que inclua um Plano de Transportes (a curto, médio e longo prazos); descentralização, criando pólos regionais calcados nos grandes bairros; prioridade imediata para o transporte coletivo, criando corredores de ônibus, regulamentando, redirecionando e racionalizando o transporte dito “alternativo” (peruas) e integrando esse modo de transporte à rede do Metrô; ampliação das linhas do Metrô; criação*

de estrutura adequada para atuação harmoniosa e complementar entre os diversos órgãos públicos do setor de transportes na região metropolitana?

3 Pergunta formulada por Csaba Deák: *que encaminhamento pretende o candidato dar à recuperação da capacidade de investimento do município, que já teve 2/3 de participação acionária na Companhia do Metropolitano de SP?*

4 Os itinerários das linhas de ônibus, quando definidos pelas empresas que realizam o serviço, visivelmente não atendem aos interesses da população dos bairros mais pobres e afastados. Quando a comunidade consegue estabelecer formas de negociação ou pressão, quase sempre os itinerários se aproximam mais de seus interesses — e de suas moradias. Pergunta apresentada pelos pesquisadores do Laboratório de Geografia Urbana (Labur) da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas: *O candidato está disposto a aceitar que a população interfira na definição de linhas e horários? Como se daria essa participação dos usuários, e de que forma se garantiria que a Prefeitura (e as empresas concessionárias) a respeitariam?*

que cada modo tem sua função específica e é fundamental passar a uma etapa de cooperação entre eles, que propicie melhorar a qualidade de serviços, criar mais pontos de transporte coletivo junto às origens e destinos das viagens, aumentar a informação sobre a oferta de serviços e fazer um planejamento centrado nos desejos do passageiro. Se possível, antecipar o desejo do passageiro.”

Considerações como as de Nicolau Gualda, Andreina Nigriello e Csaba Deák parecem ter sido motivo de reflexão por parte da equipe técnica do governo estadual que elaborou o Pitu 2020, que não é uma

“idéia momentânea”, mas uma referência para os próximos vinte anos.

Existem, na opinião do professor Gualda, algumas prioridades que não podem ser desconhecidas pelos futuros administradores da cidade de São Paulo:

1) criar uma estrutura adequada para uma atuação harmoniosa e complementar entre os diversos órgãos da área municipal que envolvem o transporte;

2) criar canais de interlocução entre esses órgãos, o governo estadual e os demais municípios que integram a região metropolitana;

3) elaborar um Plano Diretor que inclua um Plano de Transportes

(a curto, médio e longo prazos) capaz de melhorar a atual situação de deslocamentos, tornando mais racionais os deslocamentos futuros;

4) priorizar, a curto prazo, o transporte coletivo, criando corredores de ônibus e regulamentando, redirecionando e racionalizando o transporte dito “alternativo”, integrando esse modo de transporte à rede metroviária;

5) buscar, a médio e longo prazos, parcerias com o governo estadual, para ampliação das linhas de metrô.

Como ponto de partida para um planejamento sério, o professor opina que já existe o Pitu 2020. 