



SÃO PAULO 2054

Ailton Brasiliense

De acordo com o levantamento demográfico encomendado por D. Pedro II em meados do século XIX, São Paulo era a capital menos populosa dentre as principais do Brasil. Em 1900, entretanto, já aparecia em segundo lugar. Vinte anos depois, apresentava o maior parque industrial do país e, em 1940, o maior da América Latina. De lá para cá, a população multiplicou-se, bem como os problemas urbanos. Sem um poder público que exercesse efetivamente seu papel organizador dos espaços e disciplinador do trânsito, a iniciativa privada e a política nacional acabaram impulsionando a instalação de um sistema de ônibus e automóveis como eixo ordenador da circulação.

Hoje, apesar do quadro desolador que oferecem diariamente os engarrafamentos crônicos e acidentes de trânsito, fatos alvissareiros parecem lançar luz no fim do túnel. Que cenário poderá ser concretizado em São Paulo até 2054, ano de seu quinto centenário, no âmbito da circulação pública?

São Paulo no século XIX

Em meados do século XIX, o Imperador D. Pedro II mandou levantar dados sobre a economia e a população do Brasil. Não era exatamente um censo, mas atendia a interesses diversos. Constatou-se que as cidades com maior população, não necessariamente nesta ordem, eram: Rio de Janeiro (então capital federal), Salvador, Recife, São Luís, Belém, Manaus, Porto Alegre, Campinas e, última na lista, São Paulo, com aproximadamente “50 mil almas”.

Nas décadas imediatas, vários acontecimentos mudaram este cenário radicalmente, a saber: 1) a guerra do Paraguai, que obrigou as tropas que seguiam para o front a se abastecerem em São Paulo, estimulando um enorme entreposto de cargas, animais e homens; 2) o sucesso que foi o plantio do café, pelo interior da Província; 3) a implantação das ferrovias para escoar as produções agrícolas e, em contrapartida, viabilizar a interiorização das pessoas e distribuição de cargas vindas do exterior; 4) a guerra de secessão americana, que permitiu que exportássemos produtos para os beligerantes e os substituíssemos no abastecimento de outros mercados enquanto lutavam; 5) as demais guerras européias que expulsaram um enorme contingente para a América, particularmente para São Paulo, e enfim 6) o início da industrialização, alavancada pelos novos comerciantes, empresários e industriais que ali se estabeleceram.

Era por volta do terceiro centenário de São Paulo (1854) e anos subseqüentes.

São Paulo no século XX

Em um novo levantamento demográfico realizado no ano de 1900, a capital paulista já aparecia em segundo lugar, com aproximados 250 mil habitantes. Uma cidade compacta instalada em cerca de 30km², onde quase todos os deslocamentos eram feitos por tração animal ou a pé. Entretanto, bondes já circulavam e o prefeito da época, preocupado com os acidentes de trânsito, baixou decreto proibindo a circulação de qualquer veículo com velocidade superior à do passo humano, na área central.

Era o primeiro grande salto de São Paulo de sua condição de vila para a de cidade. Fatores externos e internos contribuíram decisivamente para a grande mudança. As ferrovias serviram à implantação de inúmeras cidades e, dentro da capital, para o assentamento de novos bairros, os quais foram instalados às margens dos rios, acompanhando os trilhos. Vinham pelo noroeste, regiões de Campinas e

Jundiaí, através dos vales, entrando e margeando o rio Tietê, cruzando a área central na estação da Luz, virando à direita, na estação do Brás, em direção sudeste rumo ao litoral. Pelo leste, centrada na estação do Brás, na baixada do Tietê, fazia-se a ligação com o Vale do Paraíba. Nessa estação havia um dos maiores entroncamentos de transporte da cidade. Os trens oriundos do noroeste, rumo ao sudeste (Jundiaí a Santos), compartilhavam espaço com os trens com destino ao Vale. Ao longo das ferrovias, indústrias foram implantadas, acompanhadas pela fixação de moradias particulares, quando não por vilas operárias, construídas pelos empresários. Os grandes movimentos de pessoas se davam em função dos turnos fabris. A maioria das viagens, tanto para o local de trabalho como para compras, era realizada a pé. As terras lindeiras às ferrovias eram as mais valorizadas, apesar da proximidade com os rios e suas enchentes, cada vez maiores e mais freqüentes, pelo estrangulamento lento que a cidade lhes ia impondo.

A população cresceu e a economia também, de tal sorte que em 1920 a cidade já era o maior parque industrial do país, contando com estimados 500 mil habitantes. A ocupação territorial começou a estender-se aos locais onde a terra era mais barata, longe das ferrovias, e nesse processo a rede de bondes, instalada pela Light, passou a ser decisiva. Uma rede radial ligava os bairros mais longínquos ao centro histórico. O bairro do Brás, importante área da cidade, começou a perder espaço comercial. Outras centralidades foram-se consolidando e o número de viagens inter-regiões cresceu. Surgiam as primeiras preocupações com o trânsito e, assim, os primeiros regulamentos para o ato de condução veicular. Cresciam os serviços de ônibus recentemente instalados e, aos poucos, uma rede de transporte público foi permitindo deslocamentos maiores.

Em 1940, realizou-se em São Paulo o primeiro censo demográfico, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), apontando que 1,4 milhões de pessoas ali residiam e que a cidade já era o maior parque industrial da América Latina.

Com o crescimento da população, a rede de transporte público não atendia mais com prioridade o deslocamento de pessoas; então, grande número de empresários passou a associar novos loteamentos mais baratos, longe das inundações, a linhas de transporte respectivas. Assim, a cidade acabou tomando como eixo ordenador dos espaços, um sistema de bondes e de ônibus. Sem um poder público que exercesse efetivamente seu papel de organizador e discipli-

nador do uso do solo, a cidade se esparramava pelos morros, pelas várzeas, indisciplinadamente. A iniciativa privada não recebia as diretrizes necessárias a serem cumpridas para coordenar a expansão. O sistema viário surgia tímido, não planejado, e as administrações da circulação, do licenciamento e da habilitação eram frouxas ou inexistentes. Uma cultura de impunidade geral se formava em todos os campos, seja no que diz respeito à ocupação do solo, seja quanto à dirigibilidade veicular. Tampouco se cuidava do deslocamento de pedestres. Mesmo assim, chegava-se ao ano de 1950 com números interessantes.

Numa população de 2,5 milhões de habitantes, ocupando uma área menor que 300 km², circulavam menos de 100 mil automóveis e mais de 50 mil carroças. Havia quase uma centena de quilômetros de linhas de trens e outros tantos de linhas de bondes, além de dezenas de linhas de ônibus. Não existia qualquer integração entre os serviços, mas a grande maioria utilizava-se de apenas uma única condução em seu deslocamento para o trabalho. A mancha urbana se expandia orientada pelos interesses privados, sem regulamentação, acompanhada pelas linhas de ônibus, tornando as viagens longas, demoradas e caras. A cidade consolidava características radioconcêntricas, as viagens tornavam-se marcadamente pendulares. Como as linhas ferroviárias eram mal administradas e pioravam cada vez mais, os passageiros migravam para os ônibus e, por fim, os bondes foram extintos. Desse modo, definitivamente, os grandes estruturadores do uso e ocupação do solo foram abandonados. A cidade passava então a contar com deslocamentos por ônibus e automóveis, praticamente os únicos estruturadores urbanos. Ao mesmo tempo, multiplicavam-se os financiamentos públicos para moradias de baixo custo destinadas às famílias mais pobres, porém localizadas longe das áreas de emprego, aumentando mais ainda o tempo das viagens e seus custos. O metrô instalava-se lentamente, à razão de 1,5 km por ano, contra uma necessidade quatro vezes maior.

A frota de veículos crescia apoiada em farto financiamento e consórcios. A habilitação passava a ser encarada como um direito, tanto pelo público como pelas autoridades. Em decorrência, banalizava-se o rigor dos exames e concediam-se carteiras de habilitação a rodo. Complementarmente, o Estado praticamente abdicava de seu dever de fiscalizar, instaurando-se uma mentalidade que passava a encarar mortes, atropelamentos e batidas de veículos como fatalidades ou meros acidentes. Uma carteira nacional de

habilitação (CNH) passava a ser matéria de compra ou presente dado por agentes públicos. Eventuais multas de trânsito entravam para o mercado de favores, quando não da propina. O número de incidentes de trânsito, chamados insistentemente de acidentes, crescia à proporção do crescimento das frotas. E tudo foi entendido como natural, enquanto dezenas de pessoas morriam e centenas de milhares de outras ficavam feridas. Muitos países conseguiram reverter essa cultura através de códigos mais severos, uma fiscalização mais atuante, processos e campanhas educacionais mais vigorosas. Mas continuamos creditando ao acaso, à fatalidade, a ocorrência dos “acidentes” de trânsito...

Na segunda metade do século XX, o mundo todo teve um enorme crescimento, pelo menos nas duas primeiras décadas. Com o barril do petróleo custando menos de US\$ 2 e o crédito farto, com juros muito baixos, o processo de urbanização foi muito mais intenso que na primeira metade do século. Enquanto em 1950 a população do país pouco passava dos 50 milhões, com 33% ainda na área rural, viramos o século próximos de 180 milhões, com 80% vivendo em áreas urbanas. Tínhamos 450 mil veículos e na virada do século já atingíamos cerca de 40 milhões. Em função do não planejamento urbano, acabamos criando “regiões dormitórios”, em contraste com regiões ricamente providas de emprego, comércio, educação e serviços. Uma das conseqüências do fato foi o agravamento, ainda maior, da pendularidade das viagens urbanas, sendo comum vias no sentido bairro-centro totalmente congestionadas e, no sentido oposto, vias subutilizadas. Com a valorização das terras em áreas centrais, a classe mais pobre se deslocava para a periferia. Quase meio milhão de pessoas abandonaram a área central, entre 1996 e 2007. Distâncias maiores a serem percorridas significavam tempos mais longos, mais frotas, custos mais altos. A relação do número de viagens nas horas de pico, entre fluxo e contra fluxo, era de 4 para 1.

São Paulo hoje

Quanto tem custado nossa irresponsabilidade para com as questões de trânsito e dos congestionamentos? A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) se propôs essas questões? Por ventura buscou apoio em instituições como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), o Grupo Executivo de

Integração de Política de Transportes (GEIPOT) e, juntamente com esses órgãos, em parcerias específicas, trouxe luz para esses questionamentos? Nos custos dos “acidentes” de trânsito, chegou-se a R\$ 28 bilhões anuais, em valores de 2005, cifra maior que o orçamento do município mais populoso, São Paulo, no mesmo ano. E qual foi a contrapartida? Dor e sofrimento.

Nos anos de vigência do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), de 1998 a 2007, foram mortas mais de 350 mil pessoas e, feridas leve ou gravemente, mais de 4 milhões. Mais de 100 morrem e mais de 1.000 são feridas, diariamente. Observou-se ainda que, em decorrência da falta de fiscalização e do desinteresse dos órgãos estaduais responsáveis pela habilitação e pelo licenciamento, aproximadamente 30% da frota, ou seja, mais de 10 milhões de veículos, não só não cuidavam adequadamente da manutenção dos mesmos, como também não os licenciavam, nem pagavam suas multas. Quanto à fiscalização, a mesma coisa aconteceu com os órgãos federais. Perto de 40% da população residiam em municípios em que seus prefeitos negligenciavam suas obrigações e responsabilidades, previstas no CTB. Foi implantada a impunidade pelos órgãos públicos, pactuada com parte da população que sempre se sentiu acima da lei. Além disso, alguns bilhões de reais em multas deixaram de ser recolhidos anualmente, alegando-se falta de verbas para realizar a fiscalização. Quanto aos custos oriundos dos congestionamentos, considerados os gastos hospitalares advindos da poluição, o sistema viário construído a maior, o combustível e as horas perdidas, chegamos ao valor de R\$ 1,5 bilhões, somente no ano de 1998 (pesquisas feitas em 10 cidades).

Cabe destaque especial para as motocicletas, que compõem pouco mais que 10% da frota, mas já computam 20% dos acidentes. Este veículo está sendo usado para entrega de mercadorias e transporte de pessoas, como mototaxi. Um estudo recente realizado na comunidade européia, a partir de 911 casos, constatou que os acidentes com moto são ocasionados principalmente pela inabilidade do passageiro e nas curvas. Em São Paulo, este tipo de serviço parece ainda não existir. Mesmo assim, mais de 400 motociclistas morreram em 2007. O comportamento acintoso de condução veicular, colocando em risco a vida dos próprios motoristas e a de terceiros, é a causa maior desse número. Atualmente, já significam 25% dos mortos. Para cada óbito contabilizam-se, pelo menos, três vítimas gravemente feridas. Essa trágica estatística se deve também ao veto, em

1997, quando da sanção presidencial ao CTB, do artigo 56, que impunha a necessidade de o veículo estar no campo visual do condutor à sua frente, jamais se deslocando entre as faixas de trânsito sem ser visto. Entretanto, outros artigos permitiriam apenas os infratores, se a fiscalização fosse mais rígida.

Quanto aos engarrafamentos, São Paulo começou a medi-los em 1991, quando, no horário de pico, à tarde, chegavam a formar filas de 40 km. Em 2008, a média atingiu 120 km. O crescimento da frota em circulação foi de 40% nesses horários. O aumento de 200% indica o limite entre número de veículos e disponibilidade viária. É impossível viabilizar espaço de circulação para tão grande frota. Se os automóveis, na cidade, revelam uma ocupação de 1,3 passageiros por veículo, enquanto um ônibus pode transportar 40 pessoas comodamente sentadas, então devemos orientar nossos planos para a maximização do uso de transportes coletivos, que possuem capacidade trinta vezes maior do que os individuais. A medida é muito mais racional e econômica para a administração pública.

O fato é que os problemas dos grandes centros urbanos apresentam inércia maior para serem resolvidos, sobretudo em se tratando de uma cidade como São Paulo, cuja região metropolitana comporta 39 cidades! Se a convergência (ou divergência) política pode oferecer (ou desfavorecer) as soluções dos problemas comuns como água, energia, lixo, educação, transporte e outros, o do transporte metropolitano exige soluções ainda não adequadas.

Contudo, fatos novos têm surgido nessa direção. O trânsito teve seu código revisto em 1997, quando se propôs, pela primeira vez, uma Política Nacional para o setor, que começou a engatinhar em 2004. O Estatuto da Cidade, por sua vez, entrou em vigor em 2001, seguido, em 2004, do Plano Diretor. Os organismos estaduais e municipais reformularam em 2006 o Plano Integrado de Transporte Urbano, datado de 1998. E recentemente (2008), a “lei seca” – controle rigoroso do índice de álcool ingerido pelos condutores – começa a surtir efeitos e vidas têm sido poupadas.

Os planos de expansão do metrô começam a ser retomados, no ritmo da real necessidade. As linhas ferroviárias são agrupadas em uma só empresa que não só começa a ser recuperada, como passa a ter plano de expansão de oferta e renegociação urbana, através de propostas de inserção, estimulando as prefeituras a reverem o uso de seu solo lindeiro. Mais corredores de ônibus estão sendo projetados

sem os erros antigos; as novas metodologias de cobrança das viagens, por exemplo, já apresentam bons resultados. Naturalmente, a implantação de todos os ajustes levará algum tempo.

Rumo ao quinto centenário

No censo de 2000 foram detectadas 180 milhões de pessoas coabitando o país e destes, 80% residindo em áreas urbanas. Ou seja, mais ou menos 140 milhões tornaram-se urbanóides. Para 2050 estão sendo previstos 250 milhões de pessoas, dos quais se esperam apenas 10% no campo, produzindo mais de 250 milhões de toneladas de grãos, anualmente. Em contrapartida, seremos quase 230 milhões nos comprimindo, nas regiões densamente povoadas. Ou seja, nossas cidades receberão quase 90 milhões de pessoas a mais. Esse número foi toda a população brasileira em 1970!¹ Em que cidades irão morar? De que forma irão trabalhar, estudar, buscar lazer, fazer suas compras... Afinal, qual a cidade que queremos? Com qual qualidade de vida? Quanto vai nos custar morar nelas? O que poderemos fazer de hoje até lá para estarmos melhor? E para São Paulo, quantos mais queremos convidar para morar conosco? Com que habilidades? Seremos uma cidade de serviços, de turismo, de negócios, de tecnologia de ponta? Qual nosso plano estratégico? O que não queremos ser?

Parece óbvio que temos de repensar nossa maneira de estar no espaço urbano. Crescer de qualquer jeito custa muito caro. A cidade nasce (com novas construções) e morre (com as demolições) todos os dias. Novas edificações e reformas acontecem diariamente. Se ajustarmos as regras e a fiscalização, cresceremos e reformaremos da maneira adequada. Há espaços para adensar. Há espaços saturados. Não dá mais para continuar tolerando certas situações. É preciso mudar nossa matriz de deslocamento. Estamos concluindo a última pesquisa origem-destino (2007, 2008). Hoje, o número de viagens motorizadas individualmente já é maior que o de transporte público. Temos que expandir a rede do metrô, capacitar a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) a oferecer a lotação necessária, expandir as redes de corredores de ônibus municipais e intermunicipais e abrir espaços para outras tecnologias de transporte público, evitando modismos como “fura-fila”. Precisamos ter uma rede de transporte público planejada para toda a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), a exemplo da proposta contida no Plano Integrado de Transportes Urbanos (PITU). É necessário haver den-

¹ O número de habitantes da nação ficou gravado na música da seleção brasileira de futebol por ocasião da copa de 1970: “90 milhões em ação, p’ra frente Brasil, salve a seleção...”

cidade equilibrada de viagens para garantir ofertas de emprego, de comércio, serviços, lazer, cultura, em harmonia com as demandas. O objetivo é implementar uma política tarifária compatível com o poder dos usuários, assim como uma rede de transporte com alta qualidade, conforto, segurança, confiabilidade e regularidade de acordo com aquilo que a tecnologia do momento puder oferecer. O censo de 2000 apontou para a cidade de São Paulo uma população de 11 milhões de habitantes. Em 2007 foi estimado para a capital um Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 220 bilhões, significando uma renda per capita de R\$ 20 mil reais anuais por habitante. Acredita-se que a população não deve passar de 15 milhões de pessoas até 2050. É provável que a riqueza da RMSP e a de seu núcleo tenha um incremento significativo no futuro próximo, tendo em vista a alta especialização dos negócios que caracteriza São Paulo. A cidade é um grande pólo de negócios, atraindo, por ano, mais de 5 milhões de pessoas vindas inclusive do exterior. Tal número deve triplicar nas próximas décadas. Tudo indica que questões como saneamento básico, saúde, educação, poluição do ar, recursos hídricos, recuperação dos rios devem estar num patamar muito acima do atual. Se, ao mesmo tempo, conseguirmos retomar a lógica do reordenamento urbano, equilibrando as viagens oriundas de motivações diversas – trabalho, moradia, educação, cultura, lazer, compras – é muito provável que teremos uma cidade mais barata, com menos congestionamentos, menos “acidentes” de trânsito, muito menos poluição e com alta qualidade de vida.

Como chegar lá? A cidade carece ainda de um fator fundamental: trata-se da participação da sociedade, que deve priorizar um projeto urgentemente e não esperar que um iluminado surja com soluções mágicas para as questões urbanas. Temos que trabalhar para que as eleições nos permitam escolher o melhor gerente (prefeito) para nosso projeto, assim como os melhores fiscais (vereadores). Precisamos ter no posto de alcaide um estadista que de fato implante as medidas previstas no curto, médio e longo prazos, com a melhor qualidade, pelos menores preços e custos. Caberá a nós, sociedade, acompanharmos a evolução dos fatos, fazendo os ajustes necessários para o sucesso da proposta. Até mesmo plebiscitos devem ser previstos. Recentemente, a Câmara Municipal de São Paulo aprovou projeto de lei que caminha nessa direção, ao exigir que o prefeito eleito apresente, até o centésimo dia após a posse, seu plano de governo detalhado por região e por assunto. É um bom começo.

Ailton Brasiliense é graduado em Engenharia Eletrotécnica, assessor da Companhia do Metrô de São Paulo e presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).
ailtonbrasiliense@yahoo.com.br

Se concretizarmos o que vem sendo negociado nos PITU propostos, poderemos chegar ao nosso quinto centenário em condições muito melhores das que tivemos em 1954. Teremos entendido que os problemas estudados por técnicos altamente especializados devem ser apresentados à população, que esperamos esteja em perfeitas condições de analisar e optar por aquilo que deverá ser a cidade que ela quer.