

Vida urbana

Categories : [Flávia Velloso e João Teixeira da Costa](#)

Viver em uma grande cidade como São Paulo exige paciência – não apenas com as chateações do dia-a-dia, mas também com a lenta porém certeira degradação da qualidade de vida diante de problemas que parecem colossais, impossíveis de resolver. Ou pelo menos parece ser esta a impressão, reforçada pela sensação de que o poder público tem pouco interesse em procurar soluções para esses problemas, preferindo o populismo assistencialista.

Seria fácil imaginar que essa é a ordem natural das coisas, que a combinação de um regime democrático, grandes carências e pouca educação não poderia ter resultado diferente. Fácil, mas errado: há muita gente qualificada procurando soluções criativas e inovadoras para esses problemas, e há políticos colocando essas soluções em prática, com sucesso.

Exemplos foram apresentados na [conferência sobre transporte sustentável](#) que ocorreu em São Paulo no final de julho. Já falamos aqui de [Enrique Peñalosa](#), ex-prefeito de Bogotá que enxergou o absurdo que é priorizar os automóveis em cidades onde a maioria da população depende dos coletivos. E o cientista mexicano Mario Molina [falou ao Eco](#) sobre as relações entre transporte sustentável, poluição do ar e aquecimento global.

Um tema importante discutido na conferência foi a própria dificuldade de se implantar sistemas de transporte mais sustentáveis nas grandes cidades da América Latina. Uma dificuldade de comunicação parece ser parte da história. Os [dados citados por Carlos Felipe Pardo](#), do [Sustainable Urban Transport Project](#) mostram a dimensão do problema: 80% do espaço viário ocupado por 14% dos cidadãos, dentro dos seus carros; o transporte urbano é responsável por mais de 25% das emissões globais de CO₂; da energia gerada pelo automóvel, só 1% é usado para mover o motorista; acidentes de trânsito custam, em média, 2% do PIB de cada país. Projeções indicam que até 2020 a segurança no trânsito será o terceiro maior problema de saúde pública do mundo.

No caso de São Paulo, o diagnóstico é bastante claro. É só olhar a [apresentação de Walter Hook, do Instituto for Transportation and Development Policy, à conferência](#). Segundo ele, existe um vínculo muito forte entre transporte sustentável e acesso ao centro da cidade: o centro tende a ser o ponto mais acessível, e se o centro morre o transporte de massa morre também. Os centros sofrem quando a população ganha acesso ao automóvel, que bloqueia os caminhos dos ônibus e dos pedestres. Empresas abandonam o centro, assim como os moradores mais ricos. Restam os pobres, iniciando um ciclo de deterioração.

Se isso não bastasse, há ainda o crescimento do comércio de grandes superfícies. Segundo Hook, o crescimento dos hipermercados e shopping centers depende da gasolina barata e do automóvel. Mas melhorar o acesso dos veículos particulares ao centro da cidade não resolve o

problema. Pelo contrário: as obras viárias (como o Minhocão em São Paulo, ou a Perimetral no Rio) matam os centros urbanos. Quem pode foge para os shoppings.

Para Hook, o centro da cidade precisa atrair pessoas ricas para ser viável, e isso hoje não acontece. Avenidas como a Berrini, na zona sul de São Paulo, oferecem acesso mais fácil para automóvel. E os shopping centers aparentam melhor gestão e mais segurança. No que diz respeito aos transportes públicos, o cenário não é muito melhor: As linhas de metrô são poucas, e seu alto custo limita as possibilidades de expansão.

O sistema de ônibus é um capítulo à parte. As linhas que passam pelos corredores não atravessam a zona central. Elas acabam em terminais enormes, horrorosos, e desnecessários. Hook mostra, através de fotografias, aquilo que o paulistano já sabe: a caminhada desses terminais até o centro é tudo menos convidativo, especialmente do ponto de vista de um homem de negócios ou de uma mãe de família.

Hook não aprova as ruas de pedestres e corredores de ônibus de São Paulo. As ruas de pedestre, segundo ele, não se sustentam sozinhas. Precisam ser vistas em conjunto com outras medidas para atrair a população: a criação de um ambiente seguro e limpo, e a articulação com o sistema de transporte para garantir acesso fácil.

Raciocínio semelhante vale para os corredores de ônibus. Os especialistas do mundo inteiro dão muita ênfase aos sistemas chamados de ["Bus Rapid Transit" ou BRT como uma saída eficaz e econômica para os problemas de transporte das metrópoles latino-americanas. O exemplo mais festejado hoje é o Transmilenio, de Bogotá.](#) O problema é que São Paulo já dispõe de corredores segregados para ônibus, o componente mais visível dos sistemas BRT, e esses não gozam de uma reputação muito boa. Pelo contrário: aqui os corredores são associados à degradação urbana, como nota Hook.

Como a criação dos corredores não foi acompanhada por uma reestruturação do sistema de rotas, os mesmos ônibus barulhentos e sujos continuam sendo usados, os corredores ficam congestionados, a velocidade média é baixa e o serviço ruim. E os ônibus não atravessam o centro da cidade, pois as linhas acabam nos terminais centrais.

A solução, em princípio, não é complicada. Hook indica que é necessário reestruturar as linhas de ônibus, fazendo com que os corredores exclusivos atravessem o centro da cidade. Ao mesmo tempo é necessário racionalizar as linhas, diminuindo o número de veículos. E tirar os terminais do centro da cidade, transferindo-os para a periferia. E Hook sugere ainda que a implementação de um sistema de pedágio urbano semelhante ao de Londres poderia ajudar a reduzir os congestionamentos.

Seria fácil terminar essa coluna dizendo que o que falta é só a vontade política. Talvez não seja tão simples – talvez a existência de um sistema de transporte coletivo regulado seja um obstáculo

à inovação, talvez os problemas de coordenação entre instâncias (prefeitura vs. estado) seja mesmo difícil de resolver. E talvez seja uma ingenuidade tremenda esperar que no Brasil da era Lula algum político compre uma briga com o que se convencionou chamar de empresários do transporte.

Mas o importante é perceber que existem alternativas, que nossos vizinhos têm mostrado caminhos, e que não existe nenhuma lei universal que condene São Paulo ao status de catástrofe urbanística.