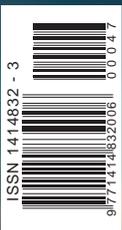


urbos

Temas urbanos • Uma publicação da Associação Viva o Centro • ano XII • nº 47 • jul-ago-set-2008 • R\$ 6



Mobilidade Urbana





**Nem o mais
caro, nem
o mais barato,
o melhor
para você.**

Itaú. A melhor relação custo-benefício para você.



Confira:
www.itaubank.com.br/custobeneficio

As tarifas do Itaú não são as mais baratas, nem as mais caras do mercado. Pode comparar. Quando você compara o custo e todos os benefícios que o Itaú entrega, você vê que por um preço na média do mercado você ganha um banco bem acima da média, que por dez anos consecutivos é eleito o melhor banco do país. Afinal, o Itaú sabe que é fazendo você ganhar que ele ganha você.

URBS é uma publicação trimestral da Associação Viva o Centro.

Editor: Jorge da Cunha Lima. **Produção e edição:** LDC Editora e Comunicação Ltda. Rua das Cinco Pontas, 1023. Cotia - SP. Tel: 11 4702-8331. **Diretor:** Domingos Crescente. **Edição de texto e reportagem:** Fernanda Galvão. **Jornalista responsável:** Fernanda Galvão (MTb: 3449-7). **Projeto gráfico:** Kátia Oliveira. **Arte:** Alessandra Tissoni, Clara Sato e Kátia Oliveira. **Colaboradores:** Heliana Comin Vargas, Cristiano Sidotti, Cândido Malta Campos, Renato Cymbalista, Luiz César de Queiroz Ribeiro, Klaus Mitteldorf e Cláudio de Senna Frederico. **Impressão:** Garilli **Tiragem:** 12.000 exemplares. **Redação, administração, circulação e assinatura:** Rua Líbero Badaró, 425 – 4º andar. CEP 01009-000 São Paulo – SP, Fone: (11) 3556-8959. **Redação:** redacao.urbs@vivaocentro.org.br. **Assinaturas:** www.vivaocentro.org.br/assinaturas.

O conteúdo desta publicação não representa o posicionamento da Associação Viva o Centro. Os artigos publicados expressam tão somente a opinião de seus autores.



Viva o Centro
São Paulo

Patrocinadores desta edição:



MOBILIDADE

sumário

7 Editorial

Mobilidade e Adensamento Urbano.

8 Ensaio

Imobilidade e o limite às escolhas da população

12 Artigo

Elementos históricos na paralisia de São Paulo

18 Entrevista

Josef Barat e a infra-estrutura de transportes no país

25 Estudo

Integração dos meios na metrópole

30 Internacional

Alternativas de transporte limpo

33 Estrutura Urbana

Segregação territorial entre ricos e pobres

38 Grande Angular

Por Klaus Mitteldorf

44 Reportagem

Soluções para a capital

52 Projeto

Crédito mobilidade

58 Livros

60 Resenha

O Livro Amarelo do Terminal

Cuidar, preservar e devolver
o Centro para os cidadãos.
A Nossa Caixa trabalha muito por essa idéia.



Fotos cedidas pela Associação Viva o Centro.

A Nossa Caixa é o banco de São Paulo. Nasceu no Centro da cidade, cresceu, conquistou o interior e, junto, a admiração de todos os paulistas. Mas a sede, vários outros prédios administrativos e operacionais, e centenas de funcionários da Nossa Caixa continuam lá, no coração da cidade. Trabalhando e ajudando a cuidar de uma região de importância histórica para o Estado e todo o País. Viva o Centro.

A Nossa Caixa é membro da Associação Viva o Centro. Conheça mais acessando o site: www.vivaocentro.org.br

Nossa Caixa
Mais que um banco. O Nosso Banco.



Mobilidade e adensamento urbano

Numa grande cidade as pessoas se movimentam em massa de onde moram para onde trabalham, estudam, compram e têm seu lazer. Se estes locais são distantes entre si, inviabilizam o deslocamento a pé, gerando a necessidade do uso de equipamentos de transporte individual ou coletivo.

Entre o mais simples equipamento individual, a bicicleta, e o mais complexo equipamento coletivo, o metrô, existe uma grande gama de possibilidades. A opção entre cada uma delas, seja pelo indivíduo, seja pela coletividade, vai depender de vários fatores: distância a percorrer, tempo disponível, conforto desejado e disponibilidade de recursos para se ter o equipamento adequado.

Considerando que a quantidade de recursos é fixa e definida, seja pelo indivíduo, seja pelo poder público, as variáveis que sobram são distância, tempo e nível de conforto desejado. Considerando ainda que a maioria das pessoas e/ou coletividades gostaria de ter o máximo de conforto possível, as variáveis que finalmente ficam são distância e tempo disponível.

Quando as distâncias são grandes, as opções individuais não resolvem: a bicicleta não dá conforto e o carro provoca congestionamento, perda de tempo e poluição.

Nesse caso, a equação só se resolve pela redução do tempo de percurso, o que exige a implantação de equipamentos públicos eficientes e de qualidade como o trem para os subúrbios e o metrô e os corredores de ônibus para a malha urbana, soluções nem sempre viáveis economicamente ou convenientes em termos urbanísticos, como no caso dos corredores.

Uma outra saída, alternativa ou complementar, seria a redução das distâncias pelo adensamento e a multifuncionalização das centralidades urbanas. Para isso, dever-se-ia estimular ao máximo o aproveitamento do solo, inclusive com o estabelecimento de coeficientes mínimos de aproveitamento. E, não há que se temer um eventual e até provável déficit de infra-estrutura. É muito mais barato ampliar a capacidade de uma rede elétrica, de água ou esgoto, em alguns quarteirões altamente adensados ou em processo de adensamento,

do que estendê-las ao longo de novas urbanizações, muitas vezes feitas ao arremedo da lei, em áreas de matas ou mananciais. É melhor deixar que o bom problema apareça do que, por temê-lo, provocar o mau problema insolúvel. Além disso, o custo social de prover distribuição de água, recolher esgoto e lixo, iluminar e policiar áreas com residências agrupadas em prédios é muito mais econômico do que em ruas com casas espalhadas. O impacto ambiental também é muito menor: menos asfalto, menos telhados, muito menos área impermeabilizada.

Para esse adensamento, evidentemente, é necessário também implantar parques públicos e outros equipamentos de uso coletivo - praças, museus, bibliotecas, centros culturais, passeios públicos de qualidade -, e até clubes, tornando desnecessários jardinsinhos, piscininhas, espaços gourmets, e outros que tais, que aumentam o custo das unidades habitacionais e as despesas de condomínio.

É importante também que se favoreça o desengessamento locacional da população pela flexibilização da lei do inquilinato, facilitando o rearranjo habitacional da população na metrópole. Hoje, em função dessa legislação, quem mora em imóvel próprio, mas longe do trabalho, teme alugá-lo, ao mesmo tempo em que, ele, ou qualquer outro, tem enormes dificuldades para alugar, para seu uso, um imóvel em qualquer lugar da cidade.

Devido a essas e outras circunstâncias, São Paulo perdeu, entre os 10 anos que permearam os dois últimos censos demográficos, cerca de 20% dos moradores de seus bairros dotados de boa infra-estrutura, o Centro inclusive, para bairros com pouca ou pouquíssima infra-estrutura. Além disso, tem uma quantidade de unidades habitacionais fechadas, equivalente ao déficit habitacional da cidade.

Precisamos reverter esse processo de espalhamento da cidade. A recuperação do Centro Metropolitano de São Paulo, pelo seu caráter indutor e pedagógico, pode ser fundamental para isso. Espero que este número da revista urbs, dedicado à "mobilidade urbana" possa ajudar no debate dessa questão.

Marco Antonio Ramos de Almeida
Superintendente Geral da Associação Viva o Centro



[I] mobilidade urbana

Refletir sobre a mobilidade nas grandes cidades implica uma complexa análise dos fluxos urbanos e das medidas que garantam o acesso das pessoas ao que a cidade oferece. As dificuldades de deslocamento, embora comuns hoje a todo contexto metropolitano, estão impondo limites às possibilidades de escolha da população

Por Heliana Comin Vargas*
Telas de Cristiano Sidotti**

Mobilidade urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro.

Para tanto, os indivíduos podem utilizar vários tipos de veículos ou apenas caminhar. Tudo vai depender das distâncias que terá que percorrer, do tempo ideal a ser despendido, dos meios de transporte, das vias de acesso disponíveis e do custo e da qualidade deste deslocamento. Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os fluxos na cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas ao que a cidade oferece, de modo mais eficiente em termos socioeconômicos e ambientais.

Qualquer reflexão sobre o tema não pode, portanto, se furtar de discutir as questões de ordem tecnológica que envolvem os meios de transportes, a infra-estrutura viária, o controle do trânsito; a gestão urbana que trabalha com a definição da localização de atividades, com a qualidade do espaço construído, com a fiscalização e controle do funcionamento das atividades urbanas e de seus cidadãos; e com o comportamento dos indivíduos – ligado diretamente à liberdade de ir e vir, suas aspirações e o conceito de qualidade de vida na sociedade atual.

Embora, em passado não muito distante, a velocidade imposta pelos avanços na tecnologia dos transportes tivesse acenado para a diminuição das distâncias-tempo (de cerca de 15 km/hora das carruagens movidas a cavalos e a vapor para 100km/hora do trem a vapor, por volta de 1830), atualmente estamos retornando no tempo, quando ônibus e automóveis, capazes de superar estas marcas, assumem velocidades semelhantes às das carruagens. Além disso, esta possibilidade de percorrer distâncias em menos tempo também promoveu a expansão física das aglomerações urbanas que, mesmo com transportes de massa eficientes, aumentam o tempo gasto no movimento pendular do cotidiano. Mesmo em países com meios de transportes coletivos de alta tecnologia, em cidades como Tóquio, Londres e Estocolmo, a lentidão dos deslocamentos apresenta-se cada vez mais crítica.

A tecnologia das comunicações, por sua vez, com advento da informática e internet, acenaram com a diminuição da necessidade de deslocamentos, fosse pela possibilidade de exercer o trabalho à distância, fosse pela possibilidade de compra de bens e serviços virtualmente. No entanto, o que se percebe é que o uso da internet, ao aumentar as possibilidades de contato e acelerar a velocidade das respostas, ampliou e diversificou, significativamente, os fluxos de documentos, mercadorias e mesmo de pessoas, assim como o número de clientes potenciais das empresas e instituições,

clientes estes provenientes das mais diversas paragens. É importante destacar que, tanto a mobilidade gerada no emprego via terceirização (vários patrões, várias localizações) assim como a flexibilidade de horário e de trabalho ininterrupto (devido à conexão internacional 24 horas) têm, por conseqüência, aumentado a dificuldade de organizar e controlar os mais diversos fluxos urbanos que se estabelecem. Esta situação também nos leva a refletir sobre uma nova e real flexibilidade dos horários de trabalho e da legislação trabalhista de referência, seguindo a tendência já assumida pelos setores de comércio e serviços das mais diversas naturezas com relação aos seus horários de funcionamento.

Esta mobilidade do emprego vai nos conduzir a uma outra dificuldade, abalando a crença de que o tão apregoado “uso urbano misto”, fundamental no conceito de urbanidade, seja capaz de interferir na diminuição da necessidade de deslocamentos cotidianos ao criar áreas de uso misto, aquelas em que emprego e moradia partilham o mesmo local.

Se considerarmos ainda que a busca de trabalho não é circunscrita ao nosso local de moradia (a qual tende a ser mais permanente) e que as opções de emprego não se referem apenas à cabeça do casal, esta situação de morar próximo ao emprego será privilégio de alguns poucos, além de

alimentar os argumentos de venda dos empreendimentos imobiliários de uso misto.

Estes empreendimentos propõem-se, constantemente, a atrelar o local de trabalho com o consumo e hotelaria/flat como local de moradia temporária. As incorporações imobiliárias tendem também a associar a moradia com facilidade de abastecimento e consumo. Tais premissas, no entanto, não resolvem, absolutamente, o problema dos consumidores nem da cidade, pois, como já mencionado, emprego e moradia não conseguem ter uma relação direta, e justamente a busca de emprego é que responde pela maior necessidade de deslocamentos no cotidiano.

Hoje, o mote da (i)mobilidade urbana passa a ser utilizado como já o foi a questão da segurança, acabando por tornar as pessoas reféns de uma situação de monopólio, de oferta única para alimentar-se, adquirir serviços de educação, consumir, tudo num mesmo lugar. Sabemos que esta situação de monopólio acarreta, ainda, um custo financeiro adicional pelas pseudoconveniências que dizem oferecer. Isto nos remete ao tempo das Vilas Operárias, onde emprego e moradia criavam uma subordinação inquestionável na relação empregado-empregador. A (i)mobilidade interfere, assim, na liberdade de escolha.

Além destas questões sobre os usos urbanos, é importante

mencionar que existe um descompasso entre a inércia das estruturas físicas na cidade e a dinâmica demográfica. Os serviços públicos de educação, saúde e lazer, foram ou são criados tendo em vista uma demanda residencial local, num determinado momento, cenário este que, em um breve período de anos, pode se alterar significativamente, pela mudança da faixa etária. É fácil observar as conseqüências desta situação em bairros mais antigos, ou nos mais recentes e não equipados, seja pela ociosidade ou sobrecarga observada nas escolas e postos de saúde da rede pública e mesmo das praças com usos inadequados. Assim, vemos crescer a necessidade do transporte escolar. Se a imobilidade urbana se instalar, talvez tenhamos também de nos render ao ensino à distância.

É interessante observar que mesmo a escolha de médicos nos planos de saúde tem sido feita muito mais pelo bairro de moradia ou do emprego do que pela qualidade do médico (indicação). Vale análise semelhante para o ensino privado, principalmente de escolas maternas que se instalam junto à demanda, e que acabam gerando tráfego e congestionamentos adicionais pela falta de previsibilidade e controle dos impactos do seu funcionamento. A imobilidade urbana, mais uma vez, limita as nossas possibilidades de escolha.



Cristiano Sidotti, *Encruzilhada urbana*, 2007.

Outro aspecto a ser mencionado refere-se à qualidade desta mobilidade urbana, que passa pela discussão do sistema de ônibus que trafega lotado nas horas de pico e que diminui a sua frota fora destes horários, aumentando o intervalo entre os ônibus. Para quem está fora do horário de pico, não resta outra opção a não ser esperar...

O percurso a pé ou de bicicleta, que tem se apresentado como alternativa ao alto custo e lentidão do trânsito, também é feito em condições precárias devido à falta de tra-

vessias adequadas, ausência de vias exclusivas ou falta de qualidade das calçadas. É visível o número de pessoas que trafegam a pé pelo leito carroçável. Calçadas com vegetação mal escolhida e mal implantada, pisos mal escolhidos e mal assentados, drenagem mal projetada e mal executada – sem contar, é claro, a falta de iluminação pública que aumenta a insegurança – tais elementos compõem o retrato das nossas grandes cidades hoje.

A questão da segurança nos remete ainda ao problema da segurança no trânsito, acirrada pelos conflitos entre todos os atores envolvidos, onde é alarmante a situação dos motoboys, que, em nome da velocidade da entrega de pequenas encomendas ou de documentos, abrem mão de sua própria segurança.

A questão da mobilidade da carga também é outro agravante, seja ela de passagem ou de destino, pois, além de interferir na mobilidade das pessoas e na sua segurança, tem também um custo significativo sobre o produto final, impactando mais uma vez diretamente na vida cotidiana do cidadão.

O que vemos, enfim, é uma situação caótica e complexa, agravada pelo fato de que grandes cidades, além dos seus

fluxos cotidianos, apresentam um fluxo adicional constante, proveniente da sua condição de cidade de turismo de negócios, cultura e lazer. Cidades cuja intensidade de eventos acrescenta um fluxo extra que, embora de caráter não cotidiano, interfere na mobilidade do nosso dia-a-dia. E a (i) mobilidade urbana, em contrapartida, pode, a médio prazo, interferir negativamente na manutenção desta condição de cidade de negócios e eventos e também na sua própria condição urbanística.

* Heliana Comin Vargas é arquiteta, urbanista e economista, professora titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. É especialista em estudos de dinâmica e economia urbanas, com foco no setor terciário. Entre outras publicações, é autora dos livros: “Novos instrumentos de Gestão Ambiental Urbana” publicado pela EDUSP, 2001; “Espaço Terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio” pela editora SENAC, 2001; e “Intervenções em Centros Urbanos – Objetivos, estratégias e resultados”, pela Editora Manole, 2005.

** Cristiano Sidotti é artista plástico, diretor de fotografia e cinema. As imagens deste artigo fazem parte de uma série sobre São Paulo em exposição na Galeria Jacques Ardies, especializada em arte naïf.





A cidade que parou

Por Candido Malta Campos (*)

O drama do trânsito em São Paulo é inerente ao processo de produção do espaço na cidade. Analisar as particularidades históricas que levaram à sua montagem é fundamental para a compreensão da realidade contemporânea

Contam que certa vez um interiorano qualquer, recém-chegado a São Paulo, postou-se na esquina das avenidas Ipiranga e São João, fascinado com o movimento da metrópole. Parecia admirar os arranha-céus, os luminosos, a multidão de transeuntes. Mas as horas corriam e o matuto não arredava pé dali. Já alta noite, quando lhe perguntaram por que não saía do lugar, respondeu simplesmente: estava esperando para ver quando os carros parariam de passar. Não era possível haver no mundo tanto automóvel...

A piada, típica dos anos em que a capital paulista se orgulhava de ser “a cidade que não pode parar”, mostra que houve um tempo em que congestionamento era sinal de progresso. Por isso devemos ponderar em que medida, na verdade, o problema do trânsito tem sido, historicamente, um dos elementos mais previsíveis e recorrentes do nosso processo de urbanização.

O drama do trânsito é inerente ao processo de produção do espaço na cidade. Acessibilidade e adensamento são fatores que definem a própria condição urbana. É a facilidade de acesso que induz a ocupação; esta, por sua vez, a partir de determinado ponto, passa a prejudicar a velocidade do fluxo que a gerou. Não pode haver, portanto, cidade, muito menos metrópole, sem que se apresente o problema do congestionamento, já que todo crescimento urbano exige, em primeiro lugar, uma infra-estrutura de acesso, seja viária, seja por outros meios de transporte, e esta tende a se tornar sobrecarregada, na medida em que os investimentos na sua manutenção, renovação e ampliação costumam depender de um esforço coletivo e de investimentos públicos, ao contrário da ocupação em si e da atividade econômica que acarretam o tráfego.

Desde o surgimento das primeiras metrópoles modernas no século XIX – Londres, Paris, Nova York, Viena, Berlim – impôs-se a necessidade de viabilizar as novas escalas, extensões e densidades de ocupação por meio de sistemas de transporte de massa sobre trilhos, consubstanciados em redes subterrâneas, elevadas ou de superfície, implantadas com diversos nomes (tube, subway, tramways, U-bahn), mas cujo nome francês, preferido aqui – métropolitain – revela a ligação essencial com a realidade metropolitana.

O princípio de basear a urbanização no transporte individual, disseminado nos Estados Unidos ao longo do século XX, pressupõe baixas densidades e uma estrutura viária extremamente desenvolvida, desembocando, mesmo assim, em graves problemas de tráfego a partir de determinada dimensão urbana. Tendo priorizado o automóvel e postergado a implantação e ampliação do metrô, ao mesmo tempo em que alcançava o posto de principal metrópole sul-americana, São Paulo vê-se hoje em situação extremamente desfavorável em termos de circulação.

Assim, o quadro crítico verificado na capital não pode ser considerado novo nem excepcional; podemos, contudo, apontar particularidades presentes em sua montagem ao longo do tempo que ajudam a entender o fenômeno atual e situar possíveis soluções. E, se de um lado, grande parte do histórico local tem pesado no agravamento do problema – além da primazia concedida ao transporte individual, o modelo de desenvolvimento atrelado à indústria automobilística, as desigualdades presentes no padrão de urbanização, o descompasso entre o ritmo de crescimento urbano e a capacidade de investimento do poder público, e a gestão privada das linhas de transporte coletivo – de outro, a trajetória urbanística da cidade também trouxe vantagens, sem as quais a situação atual do trânsito seria incomparavelmente pior.

A formação da estrutura de circulação paulistana não foi ocasional, resultando de uma série de intervenções e investimentos públicos e privados, nem sempre coerentes entre si. Cada novo conjunto de intervenções urbanísticas tende a adotar parâmetros desvinculados daqueles que pautam a situação existente; conseqüentemente, desprezam-se muitas vezes esforços realizados na etapa anterior; e o quadro resultante acaba combinando elementos de épocas, escalas e funcionalidades díspares. Mesmo assim, configuraram-se em São Paulo alguns traços marcantes e recorrentes no que se refere às políticas viária e de transportes.

Desde os séculos XVI e XVII as linhas de deslocamento terrestre para outros núcleos de povoamento formaram um sistema de caminhos radioconcêntrico acessando a colina histórica. No Setecentos, esses caminhos passaram a ser

percorridos cotidianamente por tropas de mulas que se tornaram o principal meio de transporte de cargas nas regiões Sul e Sudeste do Brasil.

Com a economia paulista revitalizada a partir do final do século XVIII pelo cultivo de cana-de-açúcar, e, a partir de meados do século XIX, com a cultura do café, o tráfego de tropas, que atravessava o núcleo urbano, intensificou-se na mesma medida. Tornando-se o principal entreposto comercial entre o interior e Santos, e entre os campos do Sul e o Rio de Janeiro, São Paulo já começava a sofrer com problemas relacionados a esse trânsito crescente. Além do ruído, da sujeira, dos odores, da presença intrusiva de animais e tropeiros, este tráfego passou a ter o fluxo prejudicado com a passagem obrigatória pelas ruas estreitas da acrópole paulistana.

Há duzentos anos, portanto, já se impunha a necessidade de regular o tráfego e criar rotas alternativas que aliviassem o núcleo histórico. O mesmo traçado radiocêntrico que alimentava a pujança econômica e a concentração urbana tornava-se fonte de problemas, para cuja solução, desde o século XIX, passaram a ser propostos circuitos que desviassem o trânsito mais pesado, passando ao largo dos pontos de estrangulamento e da zona então mais central. Abriam-se nesse sentido as ruas Formosa, Riachuelo e 25 de Março, ainda no regime do tropeirismo.

Quando o papel de pólo agroexportador se firmou na cidade, a partir da expansão cafeeira e da chegada da ferrovia entre 1865 e 1877, a expansão urbana se acelerou, com uma série de loteamentos ampliando a área urbanizada muito além da colina histórica. Visando atender a esse potencial de crescimento, na gestão do presidente da província João Teodoro (1872-1875) surgiram as primeiras linhas de bondes a tração animal e esboçou-se um circuito perimetral para coordenar o quadro viário nascente e melhorar a ligação com as estações.

Loteamentos residenciais que iriam abrigar os setores sociais dominantes - Campos Elíseos, 1881; Avenida Paulista, 1891; Higienópolis, anos 1890; e os bairros-jardim da Companhia City, inspirados nos princípios do *garden city movement*, a partir de 1915 - elegeram as direções Oeste, topograficamente favorável, e Sudoeste; enquanto as linhas férreas e as várzeas inundáveis do Tamandateí e do Tietê desvalorizavam as direções Norte e Leste, em que se esta-



Fotografia tomada entre 1892 e 1893 do Viaduto do Chá. Em 1º plano, as casinhas em que ficavam os encarregados pela cobrança da taxa de pedágio: 60 reis por pessoa e, para os veículos, valores diferentes conforme o tipo: duas ou quatro rodas, de carga, etc.). Em último plano, o início da Rua Barão de Itapetininga

beleceram bairros populares e fabris, formando um cinturão ferroviário-industrial. A partir de então, o vetor Oeste/Sudoeste passou a ser sistematicamente privilegiado pelos investimentos públicos, particularmente no que se refere ao sistema viário.

Surgiam os primeiros loteamentos periféricos, junto às ferrovias e outras linhas férreas adaptadas para o tráfego de subúrbio. A rede de bondes elétricos criada a partir de 1900 pela empresa canadense Light & Power, também responsável pela oferta de energia elétrica, servia os bairros menos distantes por meio de linhas radiais centralizadas no "triângulo" - o centro comercial ancorado nas ruas XV de Novembro, Direita e São Bento.

A colina histórica tornava-se o centro de um território urbanizado em expansão contínua; o crescimento econômico baseado na cafeicultura induziu ali a conformação de um núcleo terciário para abrigar funções institucionais, administrativas, comerciais e financeiras. Para isso, o poder público promoveu uma alteração radical nos padrões de uso e ocupação do centro: alargando e realinhando ruas, criando

espaços públicos representativos, esteticamente qualificados, enquanto o casario colonial era substituído por edifícios comerciais de arquitetura eclética.

Por volta de 1920, a zona central, limitada à colina histórica e parte do atual Centro Novo, de perfil europeu e caráter terciário, comandava uma cidade eminentemente horizontal de bairros residenciais desconectados entre si. Enquanto a legislação urbanística da época buscava consagrar esse modelo, limitando alturas e coibindo a verticalização fora do centro, por exemplo, a industrialização, a ocupação popular e a expansão periférica clandestina ocorriam à margem das políticas urbanas oficiais.

Mas logo pressões pelo crescimento, alavancadas pela industrialização, exigiram a superação dos limites urbanísticos da capital agroexportadora. Era preciso abrir a cidade à



Fotografia tomada da esquina da Rua Líbero Badaró, depois de seu alargamento, com o Largo São Bento, entre 1922 e 1925. Ao fundo, a esquina da Ladeira São João

verticalização e ao automóvel. O centro limitado e elitizado construído pela República Velha tornava-se insuficiente.

Por volta de 1930, a questão da expansão da área central assumiu três aspectos: travessia ao Centro Novo, verticalização intensiva do núcleo urbano e proposta do Perímetro de Irradiação, anel viário concebido pelo engenheiro Ulhôa Cintra no início dos anos 1920, circundando o centro histórico e articulando avenidas radiais, visando não apenas desafogar o tráfego, mas estruturar ambicioso esquema radial-perimetral de circulação automóvel para a cidade.

Essa proposta, desenvolvida em seguida por Prestes Maia, resultou no Plano de Avenidas de 1930, com importante papel na orientação das intervenções urbanísticas. Significou priorizar o transporte automóvel e preterir o projeto de pré-metrô da Light de 1925. Junto com vias radiais como as avenidas São João, Rio Branco e Nove de Julho, o Perímetro de Irradiação ou rótula central, implantado por Maia quando prefeito entre 1938 e 1945, alterou profundamente a configuração da cidade, incentivando a verticalização e privilegiando o Centro Novo.

Os demais componentes viários do plano, organizados de acordo com a lógica de seu esquema radial-perimetral, eram as vias radiais, primárias e secundárias, e as perimetrais, incluindo o Perímetro de Irradiação, a segunda perimetral (cujo traçado seria alterado para a Rua Amaral Gurgel, Duque de Caxias e Rua Mauá), e um terceiro circuito correspondente, grosso modo, ao atual mini-anel viário (marginais Tietê e Pinheiros, avenidas Bandeirantes e Tatuapé, mais a ligação entre ambas, completada apenas nos anos 1990).

O plano também previa diametrais como o "sistema Y", ligação Norte-Sul atravessando a área central, cujos braços seriam as avenidas Anhangabaú (atual Nove de Julho) e Ito-roró (atual 23 de Maio), unindo-se no Vale do Anhangabaú e formando uma conexão com a Avenida Tiradentes (atual Avenida Prestes Maia). Embora a questão dos transportes fosse abordada de forma extensiva e uma rede de metrô estivesse prevista, esta não era a prioridade do plano.

A estrutura viária radial-perimetral implantada a partir do Plano de Avenidas amparou não apenas o uso do automóvel e a expansão da ocupação vertical em anéis sucessivos, como a extensão dos loteamentos periféricos, agora acessa-

dos facilmente por linhas radiais de ônibus. A Light, desinteressada da sua obsoleta e pouco lucrativa rede de bondes, foi encampada, e para coordenar o sistema de transportes coletivos criou-se a empresa municipal CMTC.

Nos anos 1950, em face do acelerado crescimento demográfico e territorial da metrópole, agravou-se a crise nos transportes coletivos, os déficits de infra-estrutura, equipamentos e serviços (principalmente nos bairros periféricos) atingiram níveis preocupantes e o adensamento dos terrenos centrais por grandes edifícios de escritórios ou apartamentos se acentuou, levando ao controle de coeficientes pela Lei 5.261 (1957).



Avenida 23 de Maio. Foto de setembro de 1970

Desde os tempos do Relatório Moses (1951) procurava-se atualizar as previsões de infra-estrutura viária, combinando as diretrizes radiais-perimetrais do Plano de Avenidas com o aproveitamento dos fundos de vale e a ligação com novas rodovias (Anchieta, Anhanguera, Dutra) e com o aeroporto de Congonhas. O sucesso do Perímetro de Irradiação em desafogar o trânsito central sugeria que o sistema radial-perimetral deveria ser levado adiante, e ao longo dos anos 1950, Prestes Maia insistia na urgência de um segundo circuito perimetral, considerado mais prioritário que o metropolitano.

Mas as obras corriam lentas: em face do intenso crescimento vertical e horizontal que o próprio esquema do Plano de Avenidas ajudou a viabilizar, a Prefeitura não dava conta da pavimentação dos inumeráveis arruamentos e muito menos da realização do metrô. E, com a privatização das linhas de ônibus mais lucrativas na mesma época, a gestão do sistema de transporte coletivo retornou a mãos privadas, comprometendo o processo de modernização iniciado pela CMTC.

A partir da gestão Faria Lima (1965-1969), a municipalidade voltou a contar com recursos para grandes obras, priorizando-se inicialmente vias expressas previstas no Relatório Moses (23 de Maio, Rubem Berta, Bandeirantes). Também criou-se a Companhia do Metrô e encetou-se a construção da linha Norte-Sul inaugurada em 1974. Ao mesmo tempo, a Prefeitura encomendou a elaboração do ambicioso PUB - Plano Urbanístico Básico, que propôs nova estrutura viária formada por malha ortogonal de vias expressas, além de extensa rede de metrô. Administrações seguintes deram continuidade à política de grandes obras, incluindo viadutos, elevados, alargamentos, avenidas de fundo de vale, pontes. Transformavam-se as diretrizes radiais-perimetrais existentes em elementos de uma malha de vias rápidas cortando a cidade: diametral Norte-Sul; radiais (Viaduto Brigadeiro, Consolação, Radial Leste); marginais; segunda perimetral ou contra-rótula (Amaral Gurgel, Duque de Caxias, Ligação Leste-Oeste); Elevado Costa e Silva.

Resultante de décadas de estudos dos engenheiros municipais, essa moderna macro-estrutura viária

implantada em escala urbana foi bastante eficaz no sentido de contornar o problema do congestionamento e possibilitar a disseminação do transporte automóvel nos anos do milagre econômico. Para tanto também foi crucial a modernização da gestão do tráfego a partir da criação da CET (1976), maximizando o aproveitamento do sistema viário.

Porém, ao contrário do Perímetro de Irradiação, que havia aberto a área do Centro Novo e favorecido seu aproveitamento, as novas obras, muitas em desnível, passaram a tratar a região central como mero nó de articulação e passagem na estrutura viária global. Ao mesmo tempo a abertura da Avenida Faria Lima (1965-1968) e a Nova Paulista (1970-1974) criaram novas centralidades na direção dos Jardins e do Rio Pinheiros, com acesso mais fácil por automóvel.

Enquanto isso, a ampliação do metrô, sempre atrasada em relação à demanda, foi dificultada pelos custos crescentes de obras e desapropriações. Após a realização do ramo Leste, elevado e em superfície, aproveitando o leito da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil, a expansão da rede tornou-se lenta e irregular.

Em 1971, foi aprovado o PDDI - Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, visando o controle da expansão urbana e do adensamento, dando origem à Lei de Zoneamento de 1972. Detalhada nos anos seguintes, a legislação, igualando os coeficientes de aproveitamento máximo permitidos no centro histórico (Z5) aos de outras frentes de exploração imobiliária (Z3 e Z4), consagrou o novo papel da área central como um dos núcleos de um grande "centro expandido" pelo qual se distribuem os usos terciários e a verticalização - cuja fatia Oeste/Sudoeste, abrigando as novas centralidades dominantes e os bairros residenciais de alta renda, continuou sendo a principal beneficiária dos investimentos públicos e privados.

A partir dos anos 1980, a despeito da continuidade do papel dominante de São Paulo na economia, crises econômicas e políticas neoliberais agravaram as desigualdades urbanas e puseram em xeque os modelos anteriores de planejamento. O ritmo de crescimento demográfico na capital se abateu, mas não apenas a cidade continuou se expandindo aceleradamente na periferia, atingindo a franja metropolitana longínqua, avançando sobre municípios pobres e áreas de mananciais, como o adensamento vertical e terciário pros-

seguiu a passos largos no centro expandido.

Ao mesmo tempo, escassearam os recursos para grandes obras viárias e metrô, substituído por soluções alternativas para o transporte de massa, como os corredores de ônibus. Como resultado, agravou-se o comprometimento da mobilidade urbana, com lentidão crescente do tráfego automóvel. O direcionamento das intervenções e investimentos acompanhando o deslocamento da centralidade dominante no vetor Oeste/Sudoeste foi exacerbado por outras grandes obras (Avenida Luís Carlos Berrini, extensão da Marginal Pinheiros, Cebolão, novas pontes do Morumbi, Viaduto Armênia; Nova Faria Lima). Mais recentemente, o trecho Oeste do Rodoanel, as marginais da Castello Branco, os túneis sob a Faria Lima, e a ponte estaiada sobre o Rio Pinheiros, além das operações urbanas Faria Lima, Água Branca e Água Espraiada, deram continuidade a essa política.

A persistência do modelo radial-perimetral, reforçada pela conclusão do mini-anel viário em 1996, pelo anel viário metropolitano, pelo Rodoanel e pelo papel de eixo radial das rodovias, embora garanta eficácia máxima ao sistema viário existente, dificulta a descentralização e a criação de pólos alternativos de atração na Grande São Paulo, acentuando em vez disso o inchaço do núcleo original, ou centro expandido.

Enquanto isso, as linhas radiais do sistema de ônibus e as redes de metrô e trem continuam com foco no antigo núcleo central, que, portanto, mantém condições excepcionais de acessibilidade por transporte coletivo e permanece como destino preferencial dos setores sociais não motorizados - ou seja, de menor renda.

Hoje o matuto da piada não teria muitos motivos para se deslumbrar na cidade grande. Ficaria antes entediado com a lentidão dos carros em tantas esquinas que não andam. São Paulo ainda não pode parar, mas pára a todo momento, batendo a cada semana os recordes de congestionamento, conferidos com a mesma avidez com que antes se aferiam os índices de construções, na cidade que mais cresce no mundo...

() Arquiteto e urbanista; Doutor pela FAU / USP (1999); professor adjunto do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie.*

O fator invisível

As oscilações da economia, que pautam políticas públicas e projetos privados de investimento em infra-estrutura, são elementos-chave para entender a crise dos meios de transporte no Brasil, que tem seus primeiros reflexos na mais populosa e produtiva cidade do país

Uma Lexikon 80, cujo modelo original, de 1948, foi a primeira máquina portátil produzida pela famosa fabricante italiana Olivetti (e que faz parte do acervo do Museu de Arte Moderna de Nova York por seu design inovador), está dispostamente alojada entre as dezenas de pastas e documentos do escritório de Josef Barat no bairro de Pinheiros, em São Paulo. À primeira vista, o objeto evoca a nobreza do espírito do passado, mas os olhos e a atenção do economista sempre estiveram voltados para o futuro. Barat é uma das maiores autoridades nacionais em temas relacionados à infra-estrutura, especialmente com ênfase no setor de transportes. Seu currículo impressiona: foi duas vezes secretário estadual de Transportes do Rio de Janeiro, superintendente da área de projetos do BNDES e presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) do Estado de São Paulo.

Entre 2006 e 2007, seu nome esteve em várias manchetes do noticiário nacional enquanto ocupou o cargo de diretor de Relações Internacionais da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) até que o economista viesse a pedir demissão no auge da turbulenta crise aérea do país. Hoje, dedica-se à Planam (Planejamento, Assessoria e Monitoração de Projetos), empresa criada em 1983 da qual é sócio-diretor e que oferece consultoria a entidades e empresas públicas e privadas. Graduado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), tem pós-graduação em Planejamento Econômico pelo Institut d'Études du Développement Economique et Social da Universidade de Paris, Sorbonne; doutorado e livre docência em Economia, Administração e Legislação Urbanísticas pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ.



A despeito do extenso número de títulos e cargos importantes que ocupou, a capacidade de enxergar de maneira profunda e abrangente os problemas relacionados aos meios de transporte no Brasil é o que continua fazendo de Barat um dos especialistas mais dignos de emitir opiniões quando o assunto é mobilidade urbana. Seus pontos de vista tornam-se ainda mais relevantes em relação à situação vivida em São Paulo, metrópole que, há tempos, ocupa os tópicos de reflexão do economista. Nesta entrevista concedida a URBS, Barat dá seu diagnóstico sobre o tema.

URBS: A polêmica está no ar – na mídia, na pauta do governo, nas decisões empresariais, na conversa informal cotidiana: São Paulo está parando. Como o senhor, que acompanha há tanto tempo a questão da infra-estrutura de transportes brasileira, encara a situação aparentemente extremada em que a maior cidade do país encontra-se atualmente. Há um exagero ou uma subestimação do problema?

Barat: Os problemas do trânsito em São Paulo não podem ser encarados como uma surpresa: hoje, sabemos que há seis milhões de veículos rodando na capital, assim como um dia haverá oito milhões, e depois 10 milhões... A verdade é que, embora fosse previsível, a cidade não se preparou para isso. É claro que há razões estruturais para se chegar a este ponto - a própria forma de crescimento da cidade é uma delas. Isso agrava o problema brasileiro frente a outros países onde também existem frotas muito grandes, como os Estados Unidos. No exterior, porém, a indústria automobilística desenvolveu-se em paralelo ao avanço da infra-estrutura rodoviária. No Brasil, a situação é inversa, nas periferias, que são áreas mais pobres, as pessoas dependem muito mais do transporte coletivo, e as frotas de carros estão con-

centradas nas regiões centrais. Há, então, um fenômeno de concentração que leva a essa situação em que São Paulo se encontra agora, quando o número de veículos é enorme.

Urbs: Em alguns artigos e entrevistas, o senhor costuma falar sobre a existência de duas tendências nos processos de urbanização e ocupação do solo. “Numa delas, a do tipo americana, ocorre uma relativa deterioração dos espaços centrais em favor daqueles de ocupação mais recente, seguindo os vetores de expansão dos serviços essenciais. A outra é a tendência de tipo dualístico/subdesenvolvido, em que ocorre o fortalecimento econômico e social dos espaços centrais expandidos e o simultâneo enfraquecimento da periferia.” No Brasil, prevalece uma espécie de modelo misto destas tendências?

Barat: Aqui temos um tipo de modelo conjugado de urbanização. Em São Paulo, por exemplo, já teve início um processo de descentralização de moradia das classes mais abastadas – fenômenos como os bairros novos e condomínios projetados afastados, como Alphaville, Granja Viana, Cotia etc. Esses locais, no entanto, já estão estrangulados na questão da acessibilidade, pois o emprego e os serviços continuam nas zonas centrais. Além disso, persiste e agrava-se o problema da periferia, sem infra-estrutura, que continua sendo empurrada para cada vez mais longe.

Urbs: Onde podemos situar a origem das dificuldades? Muitos especialistas apontam que parte do problema começou, de maneira indireta, durante o governo Juscelino Kubitschek, quando houve um forte incentivo ao uso do automóvel. O problema é que não havia uma política de planejamento urbano que levasse em consideração o po-

tencial de aumento do número de veículos. Questiona-se, aliás, que, nesta época, a organização do setor de transporte nem sequer era vista de um ponto de vista estratégico e a gestão articulada dos meios de locomoção pode ser considerada uma preocupação recente na história do país.

Barat: De fato, com a ascensão do automóvel, despontam novas discussões. Isso porque o carro é um bem de consumo durável peculiar, que você usa em deslocamento – você não compra um veículo e ele fica na sua casa. Então, quanto mais gente compra automóveis, mais eles vão congestionar as ruas. Por isso, o uso do carro impõe o que os economistas chamam de “externalidades negativas”, ou seja, cada carro que entra em circulação vai emitir mais gases poluentes, criar mais congestionamentos, impor custos adicionais de combustível, de tempo de espera etc. A partir daí, como avaliar o que ocorreu nos últimos anos? As prefeituras e os governos estaduais sempre investiram muito mais em obras que favoreciam os automóveis em detrimento do transporte público. Essas obras eram mais visíveis e atendiam uma camada da população, em tese, mais esclarecida, e que, além de formadora de opinião, coincidia exatamente com a classe social que tem poder aquisitivo para comprar os carros. Isso gerou um círculo vicioso e dele não saímos mais. Por quê? Vejamos: até mesmo em São Paulo, onde houve uma certa continuidade na construção do metrô e foram implantados alguns corredores de ônibus, entre outras medidas, na visão do paulistano, quem é um bom prefeito? É aquele que faz viadutos, túneis, pontes, ou seja, obras que favorecem o automóvel, seja esse paulistano usuário ou não de um carro particular. O problema é que a maioria das pessoas só vê o aspecto estético dessas obras – ninguém pensa na funcionalidade e nas conseqüências negativas que elas podem acarretar. Existem alternativas? Claro que sim, mas é preciso pessoas com vontade de fazer algo diferente.

Urbs: Em suas avaliações, o senhor costuma fazer uma comparação entre as oscilações dos momentos econômicos nacionais com a atenção dada à implantação e gestão dos serviços de transporte. Como se dá, ao longo da história do país, a relação do desenvolvimento da economia com os investimentos em infra-estrutura?

Barat: Há um período que começa depois da II Guerra Mundial até início dos anos 1980 que é uma fase de gran-

de prosperidade econômica. O Brasil cresceu, entre 1946 e 1982, a taxas médias anuais de mais de 7%. Foi um crescimento muito acelerado, associado à industrialização. Obviamente, a indústria automobilística era um dos principais vetores desse progresso. Nesse período, acentuou-se uma forte presença estatal nas atividades econômicas do país. O Estado, então chamado desenvolvimentista, é que conduz o crescimento. É o Estado que investe em estradas, portos, ferrovias, usinas hidrelétricas, sistemas de telecomunicações etc. Mas investe não somente em infra-estrutura de serviços públicos, como também em atividades econômicas onde o capital privado poderia ter sido utilizado com muita propriedade, como siderurgia, petroquímica, mineração etc.

Urbs: Essa é uma particularidade da história brasileira?

Barat: Não, esse é um processo que ocorreu, em maior ou menor grau, no mundo todo. Só que o Brasil acompanhou esse processo com uma certa defasagem, ou seja, os anos 1930 foram uma fase de forte intervenção estatal nos EUA e na Europa. No Brasil, isso ocorreu a partir dos anos 1940 até por volta do início dos anos 1960. Nesse cenário, o que acontece? Como há um Estado que investe boa parte do PIB na criação da infra-estrutura (chegou a mais de 2% do PIB só em transporte), nos anos 1970 verifica-se uma grande disponibilidade de recursos para investimento. Como esse dinheiro era obtido, ou seja, como esses recursos eram financiados? Boa parte deles vinha de orçamento público (da União, Estados e municípios); e outra parte vinha de empréstimos com grandes instituições (operações com Banco Mundial, BID e BNDES). Aqui havia uma espécie de

Os problemas do trânsito em São Paulo não podem ser encarados como uma surpresa: hoje, sabemos que há seis milhões de veículos rodando na capital, assim como um dia haverá oito milhões, e depois 10 milhões...

processo cumulativo que funcionava da seguinte maneira: a base dos recursos orçamentários eram os chamados fundos vinculados. O cidadão brasileiro pagava um imposto sobre a gasolina ou o diesel, que se chamava Imposto Único sobre Combustíveis, arrecadado pelo governo federal e destinado ao Fundo Rodoviário Nacional. Este fundo era redistribuído entre União, Estados e municípios – a proporção variava, mas ficava, de modo geral, em 40% para União, 40% para governos estaduais e 20% para os governos municipais. O que acontecia nesse contexto? Uma pessoa comprava um automóvel, passava a consumir mais gasolina, pagava mais imposto, gerava um volume maior de recursos e o sistema se retroalimentava. Isso contribuiu definitivamente para o avanço extraordinário do transporte individual no Brasil.

Urbs: O que vai interromper esse ciclo e alterar o cenário nacional?

Barat: A crise de 1982. Nos anos 1980, o Estado quebrou. Os investimentos públicos começaram a cair vertiginosamente, não havia mais recursos nem crédito para o país. E as cidades crescendo. Então, por que houve muito investimento em rodovias, túneis e vias expressas? Porque os recursos para isso estavam facilmente disponíveis. Um município que recebia uma porção, ainda que pequena, do Fundo Rodoviário Nacional, tinha muito dinheiro em caixa e era obrigado a aplicar esse dinheiro em obras rodoviárias. Daí começou a bola de neve que tem seus reflexos sentidos atualmente.

Urbs: Como ficou a questão do transporte público nessa época?

Barat: O transporte público é uma tragédia. São Paulo tinha um sistema de trens e bondes que, a rigor, funcionava bem. É claro que poderia haver alguma desatualização tecnológica e poderiam ser feitos investimentos em melhorias, mas era funcional. Os trens atingiam distâncias maiores, os bondes eram mais restritos ao chamado centro expandido. De modo geral, no entanto, eles atendiam a necessidade de locomoção dos passageiros. Na medida em que esses dois tipos de transporte entram em declínio (o bonde desaparece e o trem começa a entrar em decadência), o sistema de transporte vai sendo substituído pelos ônibus e lotações e também pelos automóveis. É um processo contínuo de subs-

tituição. Obviamente, crescia o fluxo de pessoas, e o sistema de bondes e trens não conseguia mais atender a essa demanda crescente. Mas, ao invés do modelo antigo ter sido encarado como uma forma complementar de transporte, que poderia se unir aos novos sistemas (como os ônibus e o metrô), ele passou a ser encarado de forma competitiva e a alternativa encontrada para resolver o problema foi a substituição. Curiosamente, os eixos onde essa substituição ocorre são exatamente os eixos que moldaram a configuração da cidade. São Paulo (assim como Rio de Janeiro, Belo Horizonte e outras cidades) foi moldada pelos trilhos: a linha do trem é que direcionava os vetores de crescimento urbano.

Urbs: Mas, retomando a linha do tempo, todo o sistema de transporte vai mudar a partir da falência do Estado nos anos 1980?

Barat: Nessa época, devido à crise, o Estado deixa de ser um ator determinante dos investimentos nas infra-estruturas. E não é à toa que todas as infra-estruturas começaram a se deteriorar. A Constituição de 1988 vedou a vinculação de fundos – com exceção dos fundos de educação, não podia mais ser feita vinculação de um tributo a um uso específico. Nesse momento, entramos no pior dos mundos: ferrovias decadentes, rodovias que começam a se degradar etc. Enfim, todas aquelas construções que haviam sido feitas nos anos 1960 e 1970 e que tinham uma vida útil de 20 anos, no fim dos anos 1980 já estavam deterioradas. Isso afetou as cidades também, degradando igualmente as estruturas urbanas. Nessa fase, cidades como São Paulo ainda conseguiram fazer alguns investimentos, como a construção do metrô, uma rede que é limitada para o tamanho da cidade, mas que, de qualquer maneira, foi feita. Isso, porém, não foi suficiente para concentrar no transporte público as prioridades que ele deveria ter. Como consequência, entramos nos anos 1990 com muitos gargalos de circulação na cidade. Além disso, São Paulo foi o local onde se concentrou a industrialização, particularmente a periferia da cidade. Essa concentração de indústrias também gerava tráfego, devido à intensa circulação de pessoas e veículos.

Urbs: Com o tempo, no entanto, essas indústrias deixaram a cidade. Como isso ocorreu e que consequências trouxeram para a capital?

Barat: Sim, as indústrias saíram da cidade. Houve duas

razões principais: a primeira delas foram os congestionamentos, porque até um certo ponto era vantajoso para as empresas ficarem aglomeradas, depois isso deixou de ser um benefício. A segunda razão foram os movimentos sindicais, que se tornaram muito fortes. A solução, então, para essas indústrias, foi a mudança para o interior do Estado. Só que a cidade não diminuiu. Ela se reciclou e passou a ser uma cidade de serviços. Uma cidade terciária, porém, também gera viagens e deslocamentos, ou seja, necessidade de mobilidade. Aí é que o problema se agravou definitivamente. De repente, temos seis milhões de automóveis. Mas, quando havia quatro milhões, ninguém previu que esse número cresceria? Esse é o verdadeiro problema: falta de planejamento. Falta de continuidade de políticas e planos que pudessem organizar os sistemas de transporte de modo a torná-los integrados e eficientes sob diversos aspectos.

Urbs: Alguns especialistas acreditam que é possível, por meio da abertura de pequenas vias de escoamento do tráfego ao largo das principais artérias da cidade, desobstruir os principais eixos de engarrafamento da cidade, simulando uma idéia de revascularização do sistema viário. O senhor acredita que intervenções relativamente simples como essa,

ao lado da proposta de abertura de novos corredores de ônibus, por exemplo, podem ser uma boa solução para a questão da mobilidade na capital?

Barat: O fato é que a oferta de espaço viário é inelástica. O que se pode fazer para aumentar a oferta de espaço? Podem-se fazer pequenos alargamentos e ajustes, criar faixas etc. Mas não é possível fazer muito mais do que isso. A infra-estrutura viária é rígida. A demanda pelo espaço, no entanto, cresce exponencialmente. Logo, há um conflito básico que não pode ser resolvido de uma maneira simples. Fica claro que a questão fundamental em relação ao deslocamento das pessoas é o descompasso entre o planejamento de transporte e o uso do solo na cidade. São Paulo tem um plano urbanístico que poderia ajudar nessa integração? Tem, mas esse plano não define condições específicas do uso do solo em relação ao transporte e à mobilidade urbana. Hoje, a capacidade viária é incompatível em relação à demanda da população. Esse é o grande nó. Há solução? Há maneiras de atenuar o problema. Um delas é começar a impor certas limitações na própria concepção do planejamento da cidade.

“O fato é que a oferta de espaço viário é inelástica.”

PARA SER GRANDE
É PRECISO SABER PRESERVAR.

centoeseis



A Companhia Brasileira de Alumínio conquistou a liderança na produção de alumínio primário no Brasil porque sempre cresceu de forma responsável. Por meio de seus investimentos em programas de preservação e educação ambiental e da utilização de tecnologia de ponta para tratamento de seus efluentes líquidos, gasosos e resíduos sólidos, bem como na recuperação de áreas mineradas, a CBA deixa claro tudo aquilo que é possível fazer pelas futuras gerações. Tanto em sua fábrica, em Alumínio, SP, quanto em suas usinas hidrelétricas e unidades de mineração, a CBA alia crescimento econômico ao respeito ambiental e à promoção da melhoria da qualidade de vida para todos os públicos com os quais se relaciona. É assim que a CBA enxerga o seu papel. E é com muito orgulho que trabalha para fazer do Brasil um país cada vez melhor, ajudando-o a preservar o que ele tem de melhor: o seu patrimônio natural.



Companhia Brasileira de Alumínio



CBA | HÁ MAIS DE 50 ANOS CRESCENDO COM RESPONSABILIDADE.



Em busca do Eldorado

As propostas de uma integração racional dos meios de transporte em São Paulo esbarram em interesses específicos sempre atuantes na produção do espaço urbano. Na implantação de novos planos para o setor também se refletem as dificuldades decorrentes desse processo

Por Fernanda Galvão *

URBS ESTUDO

O americano Charles Mingus, mais influente contrabaixista do jazz moderno, vaticinou certo dia: “tornar o simples em complicado é fácil, tornar o complicado em simples é criatividade.” Os artistas têm certa facilidade para lançar verdades universais. A mesma sentença não ficaria fora de tom numa reflexão acerca dos obstáculos que, ao longo dos anos, sobrepõem os repetidos esforços feitos na tentativa de resolver o problema do planejamento urbano e de transporte numa cidade como São Paulo, em que sinfonia e cacofonia são parte do mesmo espetáculo. Hoje, a criatividade necessária para elaborar soluções definitivas no setor parece morar no nível do caminho da integração, amplamente discutido e defendido, mas ainda longe de ser percorrido à estreita.

São os agitados anos 1970 que trazem as primeiras iniciativas de integração na política de transportes metropolitanos de São Paulo. São realizadas, em meados dessa década, as primeiras experiências de integração entre a linha Norte-Sul do metrô (em funcionamento desde 1974) e linhas de ônibus que atendiam viagens com destino ao Centro da cidade. Ainda nesse período é considerado um marco a realização do estudo “SISTRAM: sistema de transportes urbanos de passageiros na região metropolitana de São Paulo”. Será o primeiro de uma série de levantamentos com foco numa rede de meios de transporte integrados que, na década seguinte, prosseguem sendo realizados. Um deles é o estudo que resultou na proposta da Rede Metropolitana de Ônibus (RMO), feito com base em ampla pesquisa sobre a oferta de transporte de ônibus e sua ocupação. Os meios de transporte

predominantes nessa época, são, além dos automóveis, os ônibus comuns (que já vivem uma fase de crise), os ônibus em canaletas (são determinadas as primeiras faixas exclusivas que caracterizam os “corredores”), a ferrovia (em fase de modernização) e o metrô – a linha Leste-Oeste é construída entre 1980 e 1988.

O país, porém, vivia um momento difícil, com elevado processo inflacionário, redução da capacidade de investimento público, aumento do desemprego, queda na renda da população e crescimento da economia informal. Em São Paulo, registra-se o contínuo aumento da frota de automóveis, que atinge, 2 milhões de veículos em 1987. Prevalcia já, em relação à estrutura urbana vigente na época, o deslocamento da população para áreas cada vez mais afastadas, na periferia, com o conseqüente esvaziamento do centro expandido da cidade. Começa, também nessa fase, a saída das indústrias para uma região ao largo da área metropolitana paulista, chamada macrometrópole, e a ampliação das atividades de comércio e serviços, gerando os primeiros pólos terciários da cidade. Ainda nessa fase ocorre uma redução do ritmo de expansão do metrô (em relação à construção de novas linhas), cuja rede, tecnicamente, é considerada não substituível pela implantação de corredores de ônibus, o que, no entanto, acaba sendo defendido pelo discurso oficial. Com isso, no fim dos anos 1980, a situação dos transportes em São Paulo pode ser entendida como de convivência do poder público com a integração parcial e precária entre os meios que operam a rede de transporte coletivo – os interesses de cada empresa

privada de transporte haviam sobrepulado o interesse coletivo. Complementa tal avaliação o fechamento da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU).

Na década de 1990, uma reviravolta no cenário socioeconômico nacional terá também grande impacto no planejamento viário e de transportes em São Paulo. O país passa por uma revolucionária estabilização monetária, ocorre o aumento do poder aquisitivo da população de menor renda e um dos principais efeitos desse novo contexto, do ponto de vista da mobilidade, é o aumento da facilidade oferecida pelas montadoras para a compra de automóveis por consumidores mais pobres. A primeira conseqüência desse incentivo é a migração, entre as classes menos favorecidas, dos usuários do transporte coletivo para o transporte individual. Na capital paulista, a mobilidade urbana tem índices em franca regressão – passa de 1,32 para 1,23 viagem motorizada por habitante de 1987 para 1997. Neste último ano, a frota de veículos particulares atinge 3 milhões.

Os meios de transporte predominantes seguem a mesma antiga estrutura, mas eventos significativos ocorrem, como a criação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) em 1992, a retomada da ampliação da rede de metrô (com novas linhas e novos trechos nas linhas existentes) e o surgimento do transporte clandestino por meio de peruas e vans. Em 2000, é feita a incorporação da extensão da linha 3 do Metrô – Trecho Artur Alvim-Guaianases – à linha E da CPTM, formando o Expresso Leste, além da interligação das estações Luz do Metrô e da CPTM. Ainda no metrô ocorre a ampliação da linha 2 (Vila Madalena-Ana Rosa) entre 1991 e 1998, além da construção da linha 5 (Capão Redondo-Largo Treze), seguida da integração Ana Rosa-Ipiranga, entre 2006 e 2007. Simultaneamente, são abertos novos corredores de ônibus, mas a integração das linhas municipais com os demais serviços de transporte é reduzida. O sistema viário, apesar da contínua expansão realizada por meio da construção de perimetrais, como o Rodoanel, e radiais, como a Nova Radial Leste, torna-se cada vez mais congestionado.

Nesse contexto, é recriada a EMTU, que, no entanto, será agora direcionada apenas ao gerenciamento das linhas de ônibus intermunicipais. Outras novidades ocorrem na seqüência: em 2004, a expansão da rede de metrô é viabilizada por meio das Parcerias Público-Privadas (PPPs) e, em 2006, é implantada a integração tarifária nos meios de transporte



O metrô de São Paulo realiza, a cada dez anos, a pesquisa Origem/Destino, que indica todos os deslocamentos dos paulistanos. A partir de uma minipesquisa O/D de 2002 foi traçado o último plano de integração dos transportes metropolitanos da capital, o PITU 2025.

com a instituição do Bilhete Único. Novas edições das pesquisas Origem-Destino (O/D), promovidas pelo metrô, são realizadas em 1997 e 2007 (esta última ainda não finalizada). A pesquisa O/D, realizada desde 1967 em intervalos de dez anos, busca coletar dados sobre a demanda de transporte da região metropolitana de São Paulo, associados a aspectos socioeconômicos geradores desta demanda. Segundo os organizadores da pesquisa, a interação dessas informações resulta no padrão das viagens, que é definido pela distribuição dos deslocamentos segundo as origens, os destinos, os modos de transporte utilizados, os motivos e os horários da realização. Por meio da Pesquisa O/D, é possível identificar as principais viagens diárias das pessoas, conforme o motivo e o meio de transporte utilizado. Essas viagens, quando mapeadas, produzem uma fotografia dos fluxos na cidade. A comparação desses fluxos com a rede de linhas de transporte e a rede de vias existentes permite identificar as carências no atendimento da demanda de transporte e, portanto, fundamentar as propostas para a ampliação dessas redes.

Nos anos 1990, será estabelecido o primeiro Plano Integrado de Transportes Urbanos, chamado PITU 2020. O projeto é apresentado em 1998, e será posteriormente modificado no PITU 2025, em 2007. O PITU 2020 é um plano realizado com foco no aumento da mobilidade da população, na redução do crescimento da participação do automóvel nas viagens motorizadas e na redução das desigualdades entre a



Terminal de ônibus urbanos da Lapa, na zona oeste, concluído em 2003. O projeto buscou estabelecer um diálogo entre a obra e seu entorno, onde estão situados o Museu de Ciências da USP, o Mercado Municipal, o Shopping Center Lapa, o viaduto sobre a linha férrea e a estação de trem metropolitano

“cidade da elite” e a “cidade informal”, estruturas resultantes de décadas de privilégios espacialmente concentrados. Nesse plano, é simulado o que deverá acontecer se não forem realizados investimentos no transporte metropolitano de São Paulo até 2020, considerando-se um cenário de pleno desenvolvimento econômico. Entre as projeções, destaca-se que o transporte coletivo atenderá apenas 45% das viagens motorizadas; o número de viagens por automóvel vai crescer 69%, com aumentos de 20% no tempo consumido e 51% nos custos das viagens por este meio; a velocidade do trânsito no centro expandido, nas horas de pico, cairá 15%, acentuando em 32% a concentração de monóxido de carbono durante o dia; a velocidade média das viagens por transporte coletivo cairá 17%; e o acesso da população de baixa renda aos bens e serviços urbanos será reduzido em 21%, acentuando o processo de exclusão social. Por isso, entre os objetivos do PITU 2020 estava, em primeiro lugar, o aumento da acessibilidade geral, por meio do aumento do acesso às regiões vizinhas da capital, aos subcentros comerciais de serviço e pólos de emprego da cidade, e ao centro metropolitano. Outras metas do plano incluíam a redução dos congestionamentos, do número de acidentes de trânsito, da poluição atmosférica e do nível de ruído na área urbana. De modo geral, o plano visava potencializar o caráter indutor e estruturador de desenvolvimento da rede de transporte, e visava ainda o uso eficiente dos recursos, reversão da tendência de predomínio do transporte individual, preservação e promoção do espaço urbano e melhoria da qualidade do serviço, por meio da concepção e operação integrada do sistema de transporte.

Na rede proposta no PITU 2020, encontravam-se expansão e melhorias em todos os meios de transporte que atendem a região metropolitana de São Paulo. Para a rede de metrô, eram previstos 284 quilômetros na data-limite do projeto. Na rede de trem metropolitano, haveria 4 quilômetros de trem especial entre os aeroportos, 88 quilômetros de linhas modernizadas de “trem aproximador” (denominação para certos trechos da rede definidos segundo especificações técnicas do plano), e 177 quilômetros de “trem regional” (outra denominação do plano) reformulado. Em relação ao sistema viário, foram propostas melhorias em 534 quilômetros da estrutura metropolitana, 121 quilômetros de Rodoanel, melhorias nos chamados

anéis de tráfego com 52 interseções em desnível, e a criação do pedágio urbano para uma área de 233 quilômetros quadrados do centro expandido. Em relação aos ônibus, foram previstos 300 quilômetros de corredores exclusivos da EMTU (intermunicipais), 286 quilômetros de corredores segregados para linhas do sistema municipal de São Paulo, e 200 quilômetros de pista simples para linhas circulares de micro-ônibus na área pedagiada. Foi prevista ainda a construção de 24 garagens subterrâneas para estacionamentos centrais e 29 estacionamentos periféricos junto à rede de trilhos.

Os benefícios previstos com o plano são diversos. Entre os principais, destaca-se o aumento da mobilidade geral na cidade ao atingir o índice de 1,57 viagem por habitante em 2020 - além de aumento da mobilidade especificamente da população de baixa renda, que duplicaria. Segundo o projeto, as facilidades de acesso aos pólos regionais seriam triplicadas. As viagens integradas entre automóvel e transporte coletivo tornariam-se mais numerosas. As viagens para o Centro Histórico aumentariam 52%. O raio de alcance das viagens motorizadas amplia-se, aumentando 38% nas viagens por meio de transporte coletivo, que, por sua vez, passa a responder por 59,6% das viagens motorizadas. A velocidade média das viagens cresce 20% - no centro expandido aumenta 16%; nas viagens coletivas aumenta 35%. A concentração de monóxido de carbono diminui 35%. Finalmente, a sociedade ainda ganharia, em tempo economizado, um valor equivalente a US\$ 40 bilhões ao longo dos próximos 30 anos.

Apesar de todos os acertos técnicos do PITU 2020, alguns anos depois novas mudanças impactam o planejamento de transporte da região metropolitana de São Paulo. Em 2002, foi apresentada uma mini-pesquisa O/D e, a partir dela, são promovidas atualizações no projeto anterior, o que resultou no PITU 2025. Entre os objetivos do novo plano, estão, além da articulação dos sistemas viários metropolitano e municipal e da articulação das redes de transporte, a utilização de tecnologias não poluentes nos corredores, a reestruturação da logística urbana de cargas e a adoção de tarifas proporcionais à extensão das viagens. Esta última diretriz, no entanto, implica que a maioria da população, que mora mais afastada e é predominantemente de baixa renda, pague mais

Ônibus circula pelo Expresso Tiradentes, o antigo “Fura-fila”. Após 10 anos do projeto inicial, o primeiro trecho, que liga o bairro de Sacomã ao Parque Dom Pedro, foi entregue no ano passado. A previsão é de, após a conclusão da obra (prevista para 2008), o sistema poderá transportar 350 mil passageiros por dia



para viajar. Um dos pontos mais interessantes do PITU 2025 é a criação de Terminais-Chave e Centros Logísticos Integrados. Esses terminais e centros serão instalados em algumas interseções existentes nas linhas que representam os eixos estruturais do sistema de transportes metropolitano. Descreve o texto do plano: “os terminais-chave deverão ser providos de estacionamentos, cuja oferta física deverá ser adequadamente dimensionada, em conjunção com a respectiva política tarifária, dando-se preferência a essas localizações externas para tais facilidades, em vez de implantar estacionamentos nas regiões mais centrais da cidade”. No novo plano também é proposta uma reorganização espacial das atividades por meio de políticas públicas conjugadas ao planejamento de transportes, visando a criação de empregos na periferia densa, a contenção da área urbana e o aumento da densidade da população em 20%). A reorganização espacial também será promovida por meio de programas habitacionais e subsídios para os grupos de baixa renda, entre outros.

Na rede proposta pelo PITU 2025, as viagens com origem ou destino no centro expandido contam com uma rede cerrada de metrô, que favorece os deslocamentos nessa área. Essa malha metroviária poderá ser completada por serviços locais de microônibus com o objetivo de facilitar ainda mais as viagens motorizadas no centro expandido. Nesta nova rede de metrô, haverá 110 quilômetros de acréscimo sobre a rede de linhas existentes no início de 2006, concentrados no centro expandido. A rede de trem metropolitano será modernizada

para dobrar sua capacidade em relação ao nível de 2006, quatro novos serviços expressos serão construídos (somados ao Expresso Leste, já em operação), além de um Expresso Aeroporto e o Trem de Guarulhos. É previsto ainda, no horizonte de 2025, um projeto especial de corredores de ônibus urbanísticos - que seria um novo produto de transportes, com tecnologia moderna, veículos modulares para 350 a 400 passageiros, sobre pneus ou trilhos, movidos a tração elétrica, e que se associam a projetos de revitalização urbana dos bairros situados em sua área de influência.

Análises já feitas das diretrizes traçadas no PITU 2025 têm assumido características e pontos de vista diversos. Entre as avaliações mais críticas, especialistas manifestam preocupação sobre a possibilidade de que o novo plano de transportes possa acirrar o desnível na oferta de serviço entre as “duas cidades” que compõem a região metropolitana de São Paulo - duas cidades historicamente construídas e fomentadas: a “cidade da elite” (a ser atendida basicamente pela rede de metrô) e a cidade “informal” (que ficaria suportada, majoritariamente, pelo sistema de ônibus). Apesar das dificuldades, discutir novas propostas e sugestões ainda é possível.

** Fernanda Galvão é jornalista. Este texto foi escrito a partir de informações extraídas da monografia “Das entradas e bandeiras ao PITU 2025”, de 2007, de autoria da professora doutora Andreína Nigriello, da FAU-USP, apresentada em seminário realizado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) no mesmo ano.*

Um olhar além das fronteiras

Soluções de mobilidade adotadas em grandes capitais mundiais sugerem modelos que incentivam o transporte limpo (a pé ou sobre pedais) e impõem limites ao uso irracional do transporte privado

Renato Cymbalista (*)

O transporte limpo a pé ou sobre pedais é realidade em cidades como Portland, nos EUA

A mobilidade urbana é um tema de alta prioridade na agenda do urbanismo, especialmente nos tempos atuais de crise energética. No caso de São Paulo, o ponto crítico alcançado exige um novo e urgente equacionamento dos vetores implicados na questão, pois a cidade vem se aproximando da inviabilidade por conta de seu contínuo congestionamento. Faço aqui tal problematização do ponto de vista de um urbanista. Um olhar para as experiências mundo afora mostra que nenhuma grande cidade resolve seus problemas de transporte com uma

solução única e universal. A demanda por viagens intra-urbanas e regionais é motivada por razões bastante diversas – trabalho, diversão, consumo, acesso a serviços de saúde, turismo, entre tantas outras criadas pelas dinâmicas da sociedade moderna. Cada uma dessas modalidades desdobra-se em uma série de padrões de mobilidade distintos. Os deslocamentos relacionados ao trabalho de um operário, por exemplo, são muito diferentes do representante de vendas, que são muito diferentes de um profissional liberal, e assim sucessivamente.



[1] Berlim, Alemanha: ciclista nas ruas e [2] “taxicleta”; [3] Amsterdã, na Holanda: bicicletário da capital

Nesse contexto, a metrópole caracteriza-se por uma diversificação cada vez maior das atividades e usos do espaço urbano que, há algumas décadas, não existiam ou tinham escala muito reduzida. Atividades que encontram-se totalmente incorporadas ao cotidiano da população (vide a frequência aos *shopping centers*, *lan houses*, academias de ginástica, *petshops*, entre outros), gerando padrões específicos de deslocamento. No futuro, este processo continuará em curso, novas atividades e serviços surgirão, e com elas novas demandas por deslocamentos. Assim, as políticas de transporte precisam aliar estratégias distintas: atendimento de um volume de viagens crescente; enfrentamento de padrões de deslocamento multidirecionais; oferta de serviços públicos de qualidade; e o disciplinamento das viagens feitas por automóveis. Além desses desafios, são cruciais a eficiência energética e o fomento aos transportes limpos.

Este último, a propósito, é um aspecto que deve ser ressaltado. Há vários estudos que mostram os efeitos nocivos provocados pelo uso do transporte individual sobre a saúde da população – tanto daqueles que não utilizam o veículo particular, mas que sofrem com a poluição causada pelos carros; quanto dos indivíduos que usam o transporte individual e acabam sofrendo com o *stress* do trânsito ou desenvolvendo outras doenças relacionadas. Viabilizar o transporte limpo (aqui falando apenas do transporte a pé ou de bicicleta e não daquele que usa energias alternativas) significa também fazer com que os deslocamentos urbanos se transformem numa contribuição para a saúde dos moradores da cidade e não para sua doença.

Um sistema de transporte baseado em ciclovias não pode mais ser um assunto ignorado. Aumentar o número e a qualidade das vias expressas destinadas às bicicletas e fazer com que elas funcionem em rede é fundamental. Grandes capitais mundiais como Berlim e Amsterdã possuem faixas exclusivas que permitem que os deslocamentos possam ser feitos de bicicleta com conforto e segurança. As ciclovias, no entanto, são apenas um dos aspectos do sistema de transporte “sobre pedais”. Especialmente numa cidade extensa como São Paulo, insegura e de relevo acidentado, é necessário planejar o uso da bicicleta em articulação com outros meios de locomoção. Aqui, tome-se como outro bom exemplo a solução adotada na Holanda. Em todo o país, as estações de trem reservam grandes espaços para os bicicletários, onde é possível, para o ciclista, estacionar facilmente. Nos Estados Unidos, a cidade de Portland esbanja criatividade ao exibir frotas de ônibus equipados com o chamado “bike rack”, estrutura que permite o transporte de bicicletas na parte externa dos veículos. Hoje, é bastante freqüente a autorização do transporte de bicicletas nos trens e metrô em cidades de todo o mundo. É possível compatibilizar o transporte sobre pedais até mesmo em situações de uso intensivo do sistema convencional de locomoção. Na rede de metrô de Londres, as bicicletas são aceitas nas estações fora dos horários de pico, quando não disputam espaço com as pessoas.

A “desprivatização” do transporte individual é uma alternativa que também deve ser estudada. São muito bem-sucedidas as experiências de aluguel de bicicletas, a baixíssimo custo, em cidades como Lyon e Paris. Somente na capital francesa, são

mais de mil pontos de aluguel, com capacidade para cerca de 20 mil bicicletas que transitam na cidade diariamente. Berlim possui uma rede de “taxicletas”, bicicletas adaptadas para transitarem como táxis que comportam um passageiro além do motorista, economizando espaço, combustível e energia. Até mesmo o automóvel pode sofrer uma “desprivatização”. Por toda a cidade de Londres espalham-se os “clubes do carro”, onde se pode alugar e devolver com facilidade veículos que serão utilizados por minutos, dias ou meses. O uso compartilhado de carros significa redução de custos de manutenção e impostos. Significa também diminuir o número de garagens. Tratar o automóvel como serviço, e não como uma propriedade, promove a racionalização de seu uso.

A capital paulista não conta com o benefício comum a outras cidades como Paris, Berlim e Buenos Aires, que estão assentadas sobre territórios majoritariamente planos. O relevo acidentado paulistano dificulta o transporte a pé e de bicicleta, traz problemas para idosos e pessoas portadoras de deficiências – ou seja, induz, quase sempre, ao transporte motorizado. Mas também para essa situação existem soluções. Cidades como Lisboa e Salvador possuem os chamados elevadores bondes, que transportam grande número de pessoas, conectando as partes alta e baixa das cidades. Em Medellín, um teleférico conecta bairros populares à área central da cidade e faz parte de um amplo projeto de revitalização urbana que, enfrentando barreiras sociais e geográficas, contribuiu também para reduzir os índices de violência local.

É difícil afirmar em que medida as alternativas de transporte adotadas internacionalmente são viáveis em São Paulo. No entanto, a despeito dos custos e problemas relacionados à implementação, há uma mensagem maior a ser transmitida: é necessário ampliar nossos horizontes para o grande cardápio de soluções já testadas ao redor do planeta. Ainda que tais experiências não possam ser importadas de forma automática e sem críticas, conhecê-las pode ensinar muito. Pode, principalmente, abrir nossos olhos para a inovação, para a diversificação das estratégias, para formas de articulação entre diferentes sistemas. Está claro que os problemas de São Paulo não se resolvem apenas ampliando e diversificando as redes e serviços, pois não se resumem a uma problemática técnica. Há uma importante dimensão política nessa discussão.



Foto: James Bone

[1] As dificuldades impostas pelo relevo acidentado de algumas capitais são dribladas com soluções como o trem funicular (com tração a cabos), em Lisboa, Portugal; e [2] o teleférico de Medellín, na Colômbia

O próprio modelo urbano precisa ser modificado. Para construir uma cidade mais justa, é necessário intervir de maneira definitiva nas dinâmicas que seguem expulsando a população carente para áreas distantes e desqualificadas da cidade. As soluções de mobilidade urbana devem ser parte desse objetivo maior.

(*) Arquiteto e urbanista, mestre e doutor pela FAUUSP, coordenador do núcleo de urbanismo do Instituto Pólis e professor da Escola da Cidade. É autor de pesquisas, artigos e livros sobre história da cidade e política urbana.

Mixofobia no Paraíso Tropical

Luiz César de Queiroz Ribeiro *

Vivemos uma nova fase da mercantilização da cidade. A proximidade territorial entre ricos e pobres está sendo substituída pela total segregação entre ambos, movimento impulsionado pela implacável força do mercado em busca da acumulação de riqueza

A cidade brasileira contemporânea resulta da combinação perversa de dois mecanismos: de um lado, um *laissez-faire* pelo qual a cidade foi transformada em objeto da acumulação privada de riqueza, e de outro, da política de tolerância total com todas as formas de apropriação do solo urbano. O primeiro permitiu a aliança entre as classes dominantes em torno de um projeto concentrador de desenvolvimento que precisou acomodar os interesses locais da burguesia e os interesses das firmas internacionais. A acumulação urbana foi o escoadouro dos interesses locais, com o Estado agindo como protetor dos mercados da construção civil e da concessão de serviços coletivos. O segundo mecanismo teve o papel de incorporar na política, de maneira subalterna, as classes populares urbanas formadas pelo massivo processo de transferência da população do campo para as cidades.

A política perversa de tolerância total serviu para deixar espaços para que a população se virasse, constituindo pela auto-produção as precárias bases urbanas da sua reprodução. Atravessamos hoje um momento de transição deste modelo. A acumulação urbana é re-configurada pela crescente inclusão de interesses de grandes corporações internacionais, articuladas pelo capital financeiro. Chegaram ao Brasil, com efeito, os reflexos imobiliários da fase vivida pela economia mundial, na qual a combinação entre a sobre-acumulação de capital, queda da taxa de juros, prosperidade e estabilização monetária tornam os ativos urbanos importantes objetos de investimentos. A demanda de grandes capitais por solo urbano para realização de uma variada sorte de negócios vem gerando forte valorização imobiliária. Segundo a edição de 13 de junho de 2007 da revista “Carta Capital”, o preço do metro quadrado na capital paulista havia subido 50% nos cinco anos anteriores, segundo dados da Embraesp (Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio). No segmento residencial, a investida é orientada ao mercado formado por aqueles que podem pagar entre R\$ 400 mil e R\$ 1,5 milhão por um apartamento. Como fundamentos deste movimento estão, de um lado, os fundos de investimentos estrangeiros que buscam no imobiliário a diversificação da sua lógica de acumulação financeira e, de outro lado, os investidores que saíram da produção em busca das, até então, hiper-atrativas taxas de

juros, e que agora correm atrás das promissoras expectativas de valorização imobiliária.

Mas a re-configuração da acumulação urbana não está restrita às grandes cidades e tampouco ao circuito imobiliário-residencial. Na mesma edição da “Carta Capital”, somos informados sobre a expansão de 12% do mercado imobiliário de Vitória nos 12 meses anteriores à publicação (entre junho de 2006 e junho de 2007). Nesta região metropolitana, as incorporações estão se concentrando nos bairros de Laranjeiras, no município de Serra. No Rio de Janeiro, a área total licenciada para construção aumentou 34% no primeiro trimestre de 2007, fortemente concentradas na zona sul tradicional e na vasta área da Barra da Tijuca. Em Salvador, a venda de imóveis cresceu 32% no primeiro trimestre de 2007.

Além do mercado residencial de alto luxo, outro segmento vem reconfigurando a acumulação urbana. Trata-se de um novo segmento do tipo imobiliário-turístico, em franca expansão nas metrópoles nordestinas de Natal e Fortaleza e que se espalha para Recife e Salvador. O novo sopro de investimentos neste segmento relaciona-se com as transformações do mercado globalizado, que vinha se concentrando nos Estados Unidos, Espanha, Portugal, México e República Dominicana. As cidades do Nordeste surgem como alternativa competitiva aos capitais europeus especializados no segmento de segunda residência, demanda formada por aqueles que se beneficiam das novas modalidades de crescimento dos países desenvolvidos. Não temos, no Brasil, tsumanis nem furações, além de desfrutarmos de um clima extremamente favorável o ano inteiro, 3,3 mil quilômetros de costa, razoável infra-estrutura e posição estratégica em termos de ligação aérea com os Estados Unidos e a Europa. Acrescentem-se a estes fatores os baixos preços da terra e da mão-de-obra, além de uma política federal de incentivo ao mercado de turismo já em curso há alguns anos. De olho neste mercado, foi criada a Associação para o Desenvolvimento Imobiliário e Turístico do Nordeste. Segundo dados publicados pelo jornal “Gazeta Mercantil” de 12 de junho de 2007, esta entidade empresarial prevê, para os próximos oito anos, a construção de 50 mil imóveis para estrangeiros, correspondendo a um investimento de 7,5 bilhões de euros.



Com a queda da taxa de juros, um número cada vez maior de investidores aposta na valorização imobiliária

São novos atores, novo porte de empreendimentos e novas modalidades de incorporação imobiliária. O imobiliário-turístico toma a forma principal da construção de hotéis-resorts, que são condomínios-fechados oferecidos simultaneamente à compra aos investidores e usuários estrangeiros. Os ganhos são realizados em três frentes: no empreendimento propriamente turístico (com o hotel), no residencial (com o apartamento que pode ser usado gratuitamente pelo comprador-investidor), e nos serviços de lazer e entretenimento. Outro negócio derivativo torna-se extremamente atraente. Trata-se da captura de renda do solo decorrente da valorização imobiliária gerada pelo empreendimento no entorno urbano. Uma série de sub-negócios imobiliários decorrem destas operações, sem falar dos derivativos que penetram no cada vez mais organizado mercado da exploração sexual.

É importante assinalar que, por detrás deste movimento, estão poderosos interesses financeiros comandados pelas seguradoras, na medida em que a alternativa oferecida pelas cidades nordestinas permite a diluição dos riscos de desvalorização decorrentes das catástrofes naturais que assolam os já constituídos espaços de expansão destes negócios no



A nova lógica da acumulação urbana acentua a separação territorial entre as classes sociais

mundo. Esta questão nos parece essencial para entender as conseqüências da incorporação da acumulação urbana nesta lógica.

Com efeito, nos dois casos saímos de uma fase em que a produção mercantil da cidade se realizava pela dinâmica da produção molecular-incremental, movida pela busca da apropriação de rendas fundiárias decorrentes das mudanças urbanas, para outra em que a produção é monopolista e promotora direta de fortes alterações das estruturas urbanas das cidades. Fortaleza e Natal são cidades que estão sentindo na carne os efeitos fragmentadores desta nova lógica da acumulação urbana, pois o tecido urbano anterior vem sendo esgarçado pela força de arrasto destes empreendimentos.

Outro aspecto importante desta mudança decorre das ameaças à desvalorização dos empreendimentos, que implicam em massivas imobilizações territoriais de capital, decorrentes da vigência da política perversa de tolerância total.

A continuidade desta política está sob a pressão dos processos de ocupação ilegal, invasão e favelizações dos territórios mais centrais das metrópoles. São processos resultantes da

combinação da precarização e informalização do trabalho e da crise da mobilidade urbana. Para um vasto contingente da população trabalhadora, estar na grande cidade depende da proximidade ou da acessibilidade aos territórios nos quais estão se concentrando a renda pessoal e a riqueza. Esta luta pela centralidade tem sido gerida de maneira diferente de cidade à cidade, conforme o regime urbano que organiza a gestão do território, expresso na correlação de forças entre os interesses dominantes e as classes populares. Naquelas em que, historicamente, o regime urbano foi menos permeado pela aceitação da proximidade territorial entre ricos e pobres, o tamanho e o volume da atual pressão dos condenados da cidade pela centralidade tem gerado reações intolerantes do poder público quanto à informalidade e à ilegalidade. Trata-se de respostas do regime urbano local às ameaças de desvalorização das novas facetas da acumulação urbana decorrentes da proximidade entre riqueza e pobreza. Temos presenciado também no noticiário vários exemplos de ação direta realizada pelos próprios capitais nesta direção. Em

17 de junho do ano passado, o diário “Folha de São Paulo” noticiou as negociações diretas empreendidas pela empresa JHSF, responsável pela construção de um shopping-condomínio, cujo valor do investimento estimado era de R\$ 1,5 bilhão e cujos apartamentos têm preços que podem chegar até R\$ 18 milhões. A empresa está oferecendo aos moradores da Favela Panorama, situada ao lado, até R\$ 40 mil àqueles que se disponham a buscar moradias em outros bairros, tomando conta dos terrenos “comprados” e derrubando os imóveis. Trata-se de uma operação de despejo privatizado e pactuado com os moradores das favelas, na qual o jornal estimou que a empresa gastaria cerca de R\$ 2,8 milhões. Ainda segundo o periódico, tal estratégia permitirá que a empresa, no futuro, possa comprar da Prefeitura o terreno ocupado pela favela e realizar um novo negócio, além, é claro, de proteger o vultoso investimento das ameaças da desvalorização pela proximidade com a pobreza.

Este fato demanda algumas reflexões. A confirmar-se a ten-



Bairro do Morumbi: empreendimentos de alto luxo ao lado de áreas carentes

dência aqui descrita de reconfiguração da acumulação urbana nas cidades brasileiras, estamos diante de uma nova fase da mercantilização da cidade, ao mesmo tempo em que a política de tolerância anteriormente vigente com respeito à proximidade territorial entre ricos e pobres – que, embora perversa, permitiu que os segundos se beneficiassem da concentração territorial dos primeiros – está sendo substituída pela segregação residencial total. Por outras palavras, a pura força do mercado que ergue e destrói coisas belas radicalizará uma das tendências do modelo urbano brasileiro: a justaposição de mundos sociais, fazendo com que na sociabilidade urbana brasileira a mixofobia bloqueie a mixofilia, atributo promissor da vida urbana.

Quais as conseqüências desse modelo para a vida social e política da sociedade brasileira? Vale a pena lembrarmos das palavras do sociólogo Zygmunt Bauman sobre este impasse das metrópoles contemporâneas: “a mixofilia é um forte interesse, uma propensão, um desejo de mistura com as diferenças, ou seja, com os que são diferentes de nós, porque é muito humano e natural, e fácil de compreender, que a mistura com estranhos abre caminho a aventuras de toda espécie, ao aparecimento de coisas interessantes, fascinantes. Podem viver-se experiências fantásticas, experiências desconhecidas

até então.” A mixofilia é um padrão de interação social que aceitando a alteridade, implica a abertura e valorização do diferente e mesmo do desigual. Qualidade das relações sociais fundadas em valores e crenças segundo as quais todos pertencem a um mesmo mundo social, a uma mesma historicidade.

Mas as interações sociais pautadas pela busca de mixofilia são facilitadas ou bloqueadas pela forma urbana que permitem o contato, a exposição ao outro, a tensão do convívio com o diferente e da angústia necessária à compaixão para com o desigual. Isto porque ela se dá na vida cotidiana propiciada pela vida na grande cidade, nas micro-interações no uso dos serviços públicos, nos transportes, nos bares, nas lojas de comércio. **

** Luiz César de Queiroz Ribeiro Sociólogo, professor doutor do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano da Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR-UFRJ). Coordenador do Observatório das Metrôpoles, grupo de pesquisa que atua em forma de rede, direcionado para a pesquisa, organização e difusão de conhecimentos sobre novos modelos de políticas urbanas.*

*** Texto publicado originalmente em boletim informativo do Observatório das Metrôpoles.*

“Estamos diante de uma nova fase de mercantilização da cidade em que a política de tolerância com respeito à proximidade territorial entre ricos e pobres está sendo substituída pela segregação residencial total”





Ponto de ônibus na Avenida Brigadeiro Luiz Antonio, na zona oeste



Concreto movimento

Por Klaus Mitelldorf*

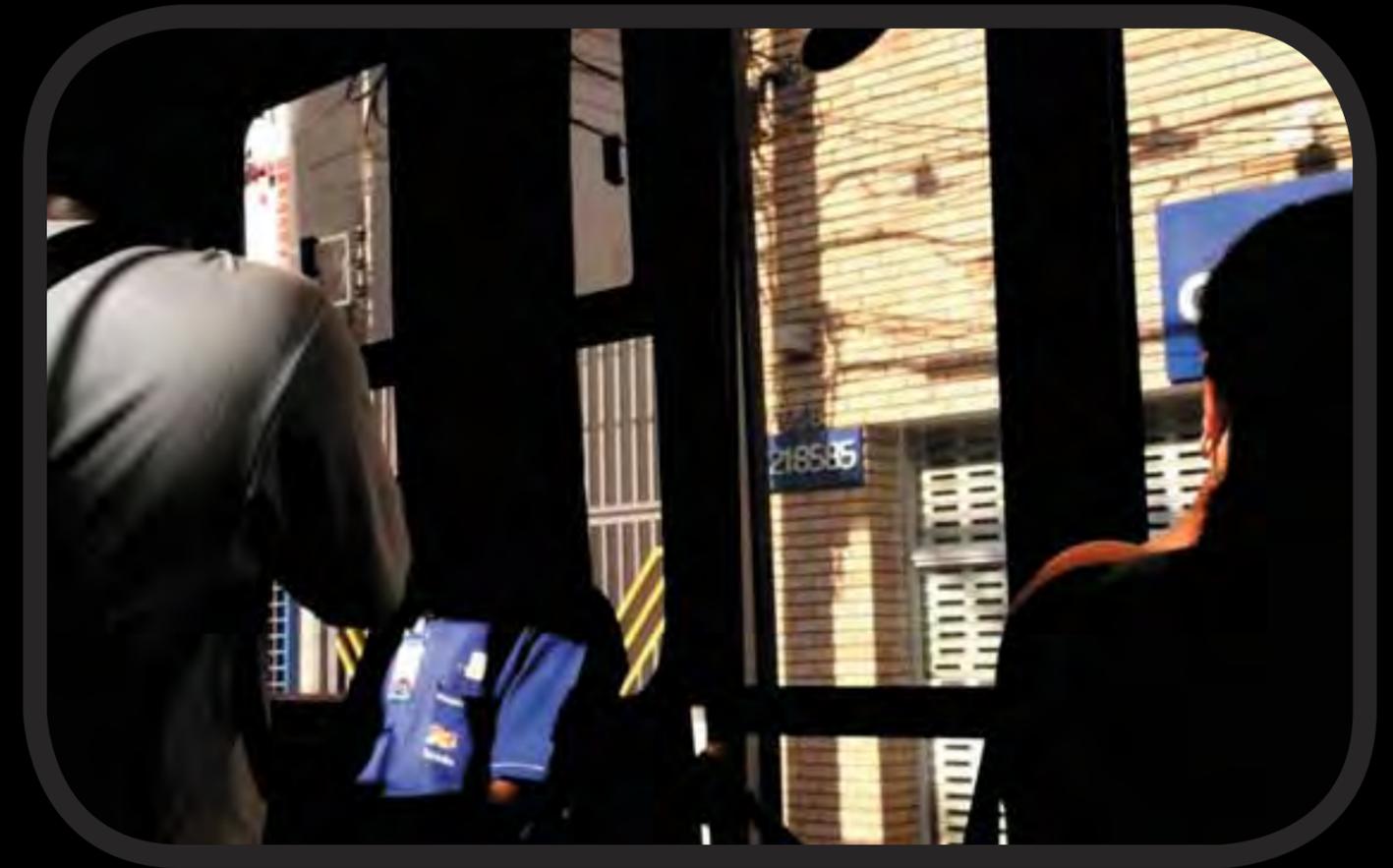
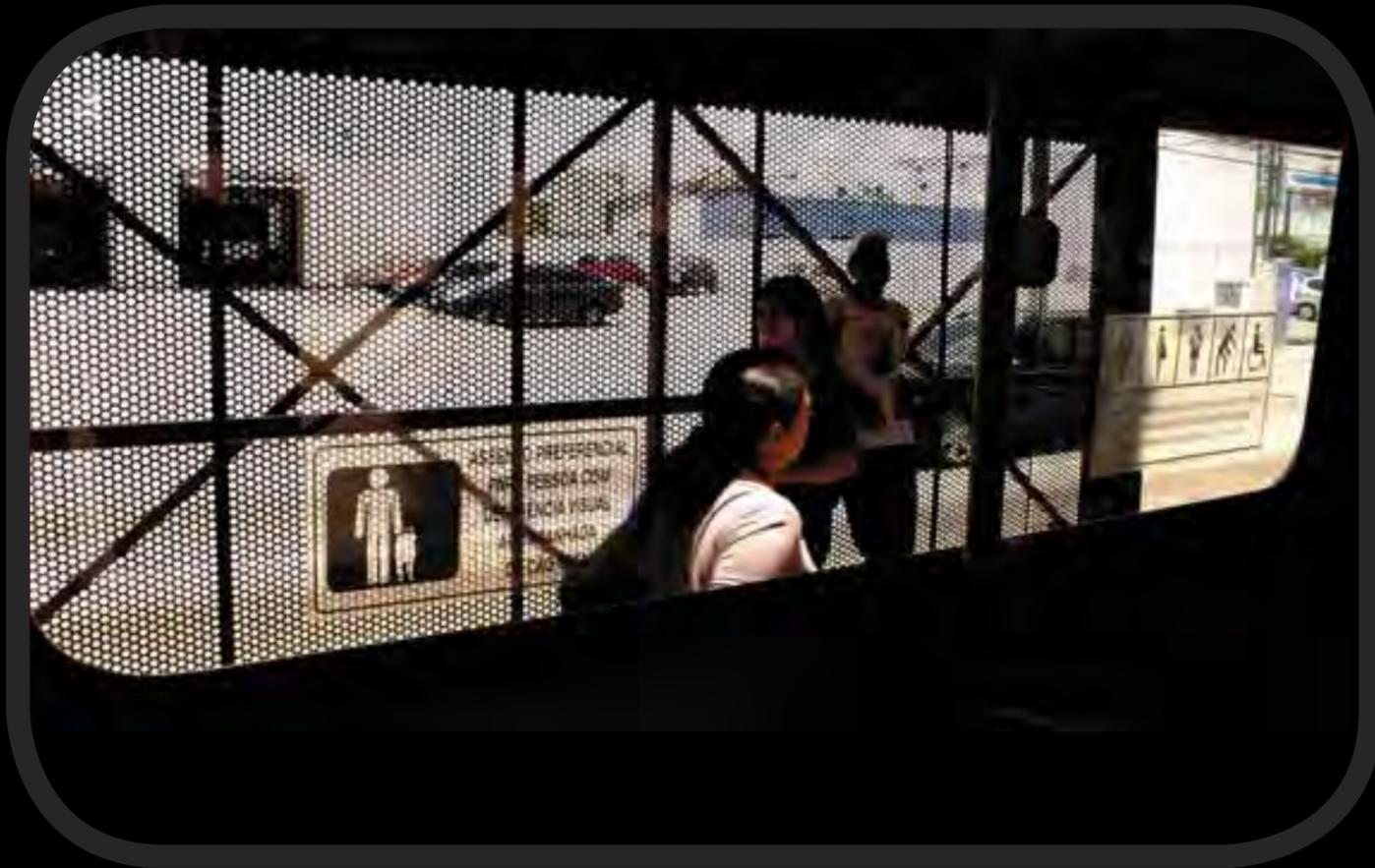
Entre janeiro e abril deste ano, Klaus Mitelldorf tirou alguns dias para dedicar-se a uma tarefa inusitada: fotografar São Paulo dentro dos ônibus municipais no horário de *rush*. Na rota, incluiu não só os pontos badalados da cidade, como Vila Madalena, Jardins, avenida Paulista ou os pontos históricos da região central, mas também os extremos da periferia. “Estar numa posição mais alta vai produzir uma visão diferente da cidade”, declarou sobre seu método ao jornalista Gilberto Dimenstein, que, escrevendo sobre o projeto para o jornal Folha de São Paulo, acrescentou: “Assim como estar espremido talvez produza um ângulo diferente dos humanos na condição de passageiros, grudados ao fotógrafo.”

As imagens que resultaram da experiência fizeram parte da mostra fotográfica “Pela Janela”, idealizada pelo TVO, canal exclusivo transmitido dentro dos ônibus de algumas linhas da capital. As imagens foram feitas com uma máquina digital Leica de 10 megapixels e um celular Nokia modelo N95 com câmera de 5 megapixels.

(*) Klaus é formado em arquitetura pela Faculdade Brás Cubas, de Mogi das Cruzes, mas abandonou os esboços à lápis e passou a desenhar com a luz desde 1975. A partir do próximo dia 8 de novembro, o fotógrafo mostra novos ângulos de São Paulo em 30 imagens que farão parte da exposição individual “São Paulo”, realizada pela Galeria Sycomoreart, em Paris, durante o Mês Internacional de Fotografia.



Vista de rua transversal à Avenida Santo Amaro, na zona sul



Pedestres no Centro (nesta pág.); cobrador e passageiro de ônibus no Capão Redondo, bairro da periferia (pág, ao lado)

Caminhos para São Paulo

As soluções para a crise da mobilidade urbana na capital passam pela análise das relações entre o uso e a ocupação do solo, os sistemas de transporte e a infra-estrutura viária e a interação entre fator humano, veículo, via pública e meio ambiente

“A Auto-Estrada do Sul”, primeiro conto do livro “Todos os Fogos o Fogo”, cuja edição original foi lançada em 1966, é um relato típico da obra do escritor argentino Julio Cortázar, que busca a redescoberta do sentido humano perdido em mundo contraditório, caótico e perturbador. Nele, Cortázar descreve um gigantesco engarrafamento na auto-estrada do sul, rodovia francesa de seis faixas que liga Fontainebleau à Paris. As pessoas estão obrigatoriamente paradas na estrada, entre as duas cidades, num espaço que, a princípio, não é lugar nenhum. Seus personagens estão em um tempo suspenso, em que o relógio não serve mais como orientador. Diz o narrador do conto: “Qualquer pessoa podia olhar

no relógio, mas era como se esse tempo, amarrado ao pulso direito ou ao bip-bip do rádio, medisse outra coisa que não o tempo dos que fizeram a estupidez de querer voltar a Paris pela auto-estrada do sul” (pág 11). Tempo e espaço suspensos, indefinidos e quase infinitos, é o que permitirá a criação de uma realidade narrativa que foge dos padrões pré-estabelecidos pela normalidade do cotidiano, passa do inteiramente ordinário ao mais inusitado. É um traço comum na obra do artista. Descreve o crítico literário Reynaldo Dalmazio sobre os textos de Cortázar: “Cenas aparentemente banais são rasgadas por um episódio insólito que altera a ordem estabelecida e expõe uma dimensão estranha do real.

Há certos momentos em que o absurdo passeia tranqüilo pelo cotidiano e se acomoda ao seu ritmo monótono. Outras vezes, o cotidiano mesmo revela sua face perversa de irracionalidade, com bruscos solavancos.” São Paulo pulsa em situações como estas, em que o fantástico caminha lado a lado com o usual e prosaico, misturando-se de forma a perder, cada um, seus próprios contornos. Os fluxos intensos do trânsito desordenado são feito sangue que corre as veias comprimidas de uma cidade em pleno movimento: saltadas como as artérias de um atleta quando no ponto máximo do desempenho do seu corpo. Maior metrópole do país, seu congestionamento reflete, de um lado, a saúde da economia nacional, o crescimento da população que vive nas cidades, a multiplicação das atividades urbanas, o desenvolvimento industrial e de serviços ali concentrados. De outro, o engarrafamento mostra seus sinais de fraqueza, a falta de planejamento urbano, o avanço desordenado das estruturas, o envenenamento pela poluição, as feridas históricas mal cicatrizadas que levaram a deficiências de diversos tipos.

Sucessivos recordes de congestionamento registrados este ano na capital, porém, chamaram a atenção para o agravamento dos sintomas malignos que começam a tornar a cidade menos funcional. Segundo projeção feita com números do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran), a frota na capital chegou a 6 milhões de veículos em fevereiro deste ano – desse total, 4,5 milhões são automóveis, o que representa quase um carro para dois moradores. Neste mesmo período, São Paulo tinha mais de 5,25 milhões de motoristas e motociclistas habilitados, número quase duas vezes maior que a população do Uruguai. De acordo com levantamento divulgado pelo site de notícias G1, desde 2003, em média, mais de 100 mil pessoas saem anualmente às ruas paulistanas com a Carteira Nacional de Habilitação. Automóveis não faltarão para todo novo motorista credenciado. Em média, são licenciados mil carros por dia na cidade. E o número avança rapidamente. Com a economia em alta, a disponibilidade de crédito e o aumento da renda do trabalhador, as vendas de automóveis registram níveis positivos históricos no país. A indústria automobilística bateu recorde de comercialização e produção no primeiro semestre de 2008. No acumulado do ano, as vendas aumentaram 25,7% ante o mesmo período de 2007. Na produção, o crescimento foi de 6,3%, segundo dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Em outras palavras: a demanda por automóveis no mercado interno vai continuar próspera. São Paulo representa a

maior fatia desse bolo, com 36% da frota nacional. De acordo com reportagem do portal de notícias UOL, o número total de veículos emplacados na cidade nos três primeiros meses de 2008 foi de 105.195, o que representa um aumento de 45% em relação ao mesmo período de 2007, quando 72.147 veículos novos passaram a circular. Porém, enquanto explode o crescimento da frota, acentua-se a escassez de espaço. Nos últimos dez anos, o número de veículos cres-

Congestionamentos afetam a saúde...

Estudo do Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da USP estima que a má qualidade do ar na região metropolitana de São Paulo provoque a morte prematura de 3 mil pessoas por ano, boa parte por causa dos níveis altos de enxofre liberado por fumaça de óleo diesel.

Segundo dados da Divisão de Qualidade do Ar da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Cetesb), os escapamentos dos veículos são responsáveis pela emissão, na região metropolitana de São Paulo, de 95% do monóxido de carbono, 95% dos óxidos de nitrogênio e 40% das partículas inaláveis presentes na atmosfera.

Fonte: UOL

E causam prejuízos financeiros

O tempo ocioso da população nos congestionamentos representa um custo de oportunidade anual de R\$ 26,6 bilhões para o setor produtivo. O número é o resultado de um estudo sobre as perdas geradas pela lentidão no trânsito de São Paulo.

O custo de oportunidade é um valor teórico. Considerando a hipótese de um congestionamento de 110 quilômetros no período entre 8 horas e 11 horas e de 160 quilômetros no período entre 17 horas e 21 horas em 2008, e que eles ocorreram em corredores de seis pistas (duas vias de três pistas cada), haveria, diariamente, uma fila de 5,8 milhões de metros congestionados por hora na cidade, composta pelo equivalente a quase 1,2 milhão de veículos, que totalizariam mais de 3,5 milhões de pessoas paradas.

Fonte: professor Marcos Cintra, vice-presidente da Fundação Getúlio Vargas.



ceu 25% enquanto a infra-estrutura urbana aumentou apenas 6%, totalizando 17,2 mil quilômetros de vias, segundo dados da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). Tal desproporção é responsável pela redução da velocidade média dos carros na capital, que caiu de 29 km/h em 2006 para 27 km/h em 2007, nos horários de pico. De ônibus, a lentidão é ainda maior: 12 km/h, de acordo com informação do SP-Urbans, sindicato que reúne as empresas de transporte urbano. O metrô sofre com a superlotação das 3,4 milhões de pessoas que diariamente passam pelas estações. De acordo com reportagem do site Yahoo! Notícias, nos horários de pico, somente nos trens da Linha 3 - Vermelha (Corinthians/Itaquera - Palmeiras/Barra Funda), em que o movimento diário é de 1,5 milhão de passageiros, a média é de 8,6 pessoas por metro quadrado do trem.

Tal contexto levou o foco da discussão sobre as implicações da expansão da cidade para o dilema da mobilidade. Reacenderam, na mídia, nas instituições políticas e sociais, os debates sobre a necessidade de reorganizar os fluxos de passageiros não somente em São Paulo, mas em toda sua região metropolitana. Em meio a estes debates, começa a ficar nítido que as soluções para a crise exigem a combinação de iniciativas que busquem integrar agentes públicos e privados. Diretrizes que envolvam a combinação das políticas de uso do solo, transporte e trânsito para compor um modelo sistêmico, com abrangência profunda. A prioridade dada até hoje para a construção de obras viárias trouxe, de carona, conseqüências cruciais para a organização da cidade. Em avaliações sobre o tema, a professora doutora Regina Meyer, da FAU-USP, costuma destacar que as grandes obras viárias realizadas nas metrópoles brasileiras nos últimos anos, produziram, em cada uma delas, resultados muito semelhantes. São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Porto Alegre, Fortaleza, Goiânia e Florianópolis são cidades onde a presença de vias expressas

cortando os bairros centrais e periféricos já plenamente consolidados provocou uma profunda desorganização urbana. Segundo a professora, o sistema viário adaptado às novas dimensões criou rupturas urbanas intensas, segregou trechos de bairros, afastou setores urbanos onde a vida cotidiana costumava ser equilibrada. As rodovias e avenidas centrais passaram, nas últimas décadas, a confundir-se no interior de um único sistema cujo objetivo primordial é fazer fluir o tráfego. Para Regina, não se pode construir avenidas como a Faria Lima, feita exclusivamente para o carro – exatamente o que vem sendo feito em São Paulo há décadas: que não qualificam a cidade para desafogar o trânsito.

A necessidade de soluções que abracem diferentes aspectos do problema transparece a cada medida isolada tomada pelo poder público ou iniciativa privada. Tome-se o caso da recente construção da ponte estaiada Octavio Frias de Oliveira que, em pouco tempo, teve sua fragilidade patente ao receber o apelido de “bonitinha, mas ordinária”. Localizada numa das áreas mais valorizadas da Marginal Pinheiros, na região do Brooklin, Campo Belo e Itaim-Bibi (zona sul de São Paulo), a ponte traz benefícios para o trânsito local, onde há um grande número de prédios luxuosos e escritórios. Ela permite a ligação da Avenida Roberto Marinho com a Marginal Pinheiros, o que permitirá, numa segunda etapa, transformar-se em alternativa para chegar à Rodovia dos Imigrantes. Contudo, a construção do complexo viário (que inclui um túnel e uma linha de metrô de superfície) exigirá alguma solução para o problema de cerca de 12 mil famílias que vivem em favelas na região. Além disso, ressalte-se o custo final da obra, que não dá acesso a ônibus, pedestres ou ciclistas: R\$ 260 milhões.

O ambiente urbano, da forma como está organizado hoje, cede em torno de 60% do espaço viário para ser utilizado por 20% da população que possui automóvel. No outro ex-

tremo, 70% dos moradores não motorizados (pedestres e usuários de transporte coletivo) ocupam 25% das vias (segundo números de 2003, divulgados pelo jornal Folha de São Paulo). Assim, cada passageiro de transporte individual utiliza 10 vezes mais espaço para sua circulação do que o pedestre e passageiro de coletivo. O aspecto menos visível que envolve a ampliação da estrutura viária é que, a cada avenida ou ponte inaugurada, surgem mais carros e congestionamentos, pois, de modo geral, tais obras têm o efeito de incentivar o uso do automóvel. “Ao decidir usar o carro, o motorista leva em consideração apenas o seu custo adicional com aquela viagem (o gasto com combustível, por exemplo)”, explica o economista Alexandre Gomide, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). “Esse motorista não leva em conta que sua decisão causará custos também para outras pessoas, pois a entrada de mais um automóvel numa via contribui para o aumento do tempo perdido das demais pessoas que estão circulando ali”, completa.

Para a professora doutora Heliana Vargas, da FAU-USP, as medidas de enfrentamento do problema da mobilidade urbana devem ser de três ordens: tecnológica, de gestão urbana e comportamental. Segundo ela, investimento nos meios de transportes coletivos, principalmente em cidades que estão muito aquém das suas reais necessidades, é o passo inicial e imprescindível para desestimular o uso do automóvel. “Sem esta opção, não se pode esperar qualquer melhoria significativa e menos efêmera da mobilidade urbana, pois restrições de qualquer espécie devem ser acompanhadas, sempre, pela possibilidade de opções”, afirma. O caso do rodízio urbano, para a professora, é paradigmático, pois sua superação já está direcionando a solução para o pedágio urbano. “Todas as medidas que não resolvem a mobilidade pela oferta de opções, mas por restrições, terão seus efeitos rapidamente superados”, alerta Heliana. Neste viés tecnológico, destaca-se a necessidade de implantação de sistemas

de transporte de massa eficientes - “além da gestão do trânsito, a integração dos transportes, o controle e fiscalização dos deslocamentos e estacionamentos de veículos na cidade, dentre outros”, acrescenta a professora.

Ninguém questiona que a ampliação da rede de metrô é a primeira e mais eficaz sugestão para minimizar o problema da mobilidade. No entanto, é também consenso que o metrô precisa crescer como apoio aos sistemas existentes. Em artigo do jornalista Mauro Mallin, no site Observatório da Imprensa, o engenheiro Rogério Belda explica que as cidades brasileiras começaram a construir suas redes de metrô muito tarde, por isso não poderão jamais construir malhas como as européias. Integrar as estações de metrô já existentes aos outros meios é um remédio mais rápido para ser adotado. Privilegiar eixos que se articulem com ônibus e ferrovia é uma das propostas de Belda. Fundamental é que o sistema de transporte coletivo seja ampliado e reestruturado, não somente com a construção de novos corredores e linhas, mas com uma operação mais eficiente: faixas exclusivas em que o passageiro saiba que o ônibus vai passar com rapidez e segurança. Para os mais pobres, tarifas menores é que realmente podem fazer a diferença. “O transporte coletivo é um serviço público essencial”, diz Gomide, do Ipea. “Dele depende a população de baixa renda para o acesso ao local de trabalho, equipamentos e serviços básicos (escolas, hospitais, postos de saúde), e às atividades de integração social, como lazer”, afirma.

Por isso, o transporte público é, além de um componente do sistema de mobilidade urbana, um instrumento de promoção da equidade social. No entanto, observa o pesquisador, se os serviços não forem ofertados de forma adequada às necessidades da população, ele pode, ao contrário, transformar-se numa barreira ao acesso às oportunidades que as cidades oferecem. Segundo Gomide, a população das prin-

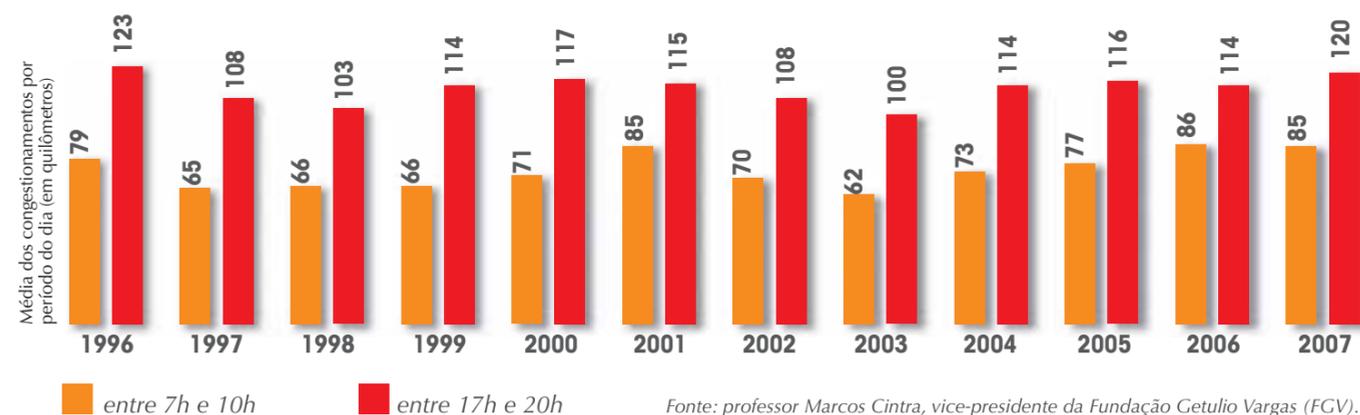
cipais regiões metropolitanas com renda mensal familiar abaixo de três salários mínimos está sendo privada do acesso ao transporte coletivo. Os motivos encontram-se na incapacidade de pagamento pelos serviços e na precariedade da oferta para determinadas áreas das cidades, notadamente as mais pobres e periféricas. Segundo os dados disponíveis, as tarifas nas capitais brasileiras subiram, de 1995 a 2002, em média, 25% acima da inflação medida pelo IGP-DI (Índice Geral de Preços). “Acredito que as tarifas de transporte são altas devido a problemas regulatórios”, diz. Para o pesquisador, os serviços de transporte precisam passar por uma modernização no que se refere à gestão (privada e pública) e aos mecanismos de contratação e remuneração. “O modelo atual não incentiva a eficiência operacional nem o repasse dos ganhos de produtividade para o usuário”, argumenta.

Quanto às soluções de gestão urbana para a crise da mobilidade, as ações propostas hoje são de várias ordens. Segundo Heliana Vargas, incluem pequenas iniciativas de intervenção física como travessias, faixas exclusivas, melhorias das vias e calçadas, sinalizações adequadas, estações estratégicas; organização, disciplinamento e controle do funcionamento das atividades urbanas que incluem definições de horários de carga e descarga, controle das localizações de atividades geradoras de fluxo, distribuição dos pontos de táxi na malha urbana dentre outras; e, fiscalização visando o respeito à sinalização, ao estacionamento em locais proibidos, parar em fila dupla, ou seja,

ao respeito à legislação de trânsito e ambiental (condutores e veículos). “No entanto, considerando que o coletivo deve prevalecer sobre o individual, a mudança de comportamento da população é um fator de extrema importância, que deve ir além das medidas punitivas, podendo ser estimuladas com campanhas educativas e conscientizadoras, competentes e contínuas, a que chamamos de instrumentos urbanísticos de comunicação social”, descreve a professora. No entanto, a complexidade da questão exige pensamento e tratamento sistêmico. Ou seja, as intervenções têm que ser trabalhadas em conjunto, com a colaboração dos vários níveis de governo, com as diversas secretarias estaduais e municipais e com o envolvimento da população. Aqui, porém, cabe um alerta sobre aspectos mais profundos do drama. “As possibilidades de mudança deste quadro conjuntural que está nos conduzindo à imobilidade (terrestre, aérea e portuária) indicam a necessidade imediata de implementação de medidas de várias ordens, como as mencionadas”, declara Heliana. “No entanto, o crescimento demográfico, a elevação dos padrões de consumo e a tendência à concentração urbana nas áreas mais dinâmicas, farão com que as soluções sejam, rapidamente, superadas”, pondera. “Isto nos remete para uma visão de futuro que exige revisões de paradigmas, que passam pela necessidade de distribuição territorial do desenvolvimento, da revisão do significado deste desenvolvimento (valores) e da competência política para seu equacionamento.”

Os congestionamentos e o rodízio

Segundo dados da CET, em 1997, após a instituição do rodízio em São Paulo, houve uma ligeira redução dos congestionamentos nos dois anos seguintes. Entre 1999 e 2000, eles voltaram a crescer, mas o baixo crescimento econômico brasileiro do período entre 2001 e 2003 contribuiu para que a extensão dos engarrafamentos não tivesse avanços em maior ritmo. Entre 2004 e 2007, no entanto, com a economia crescendo a taxas mais elevadas, a frota de veículos aumentou e, no ano passado, os estrangulamentos de trânsito voltaram a registrar níveis próximos ao verificado no período anterior à adoção do rodízio. Confira a tabela:



Novos impasses de um velho conhecido

Com mais de 100 anos de história, o automóvel vê seu reinado sob ameaça



Automóveis: mudanças de imagem e uso à vista

O carro, máquina criada para dar agilidade e rapidez aos deslocamentos humanos, começa a ter suas funções questionadas a partir da mudança de alguns paradigmas sociais. “Hoje, existe um conflito no uso do espaço, que é um recurso escasso”, diz Alexandre Gomide, economista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). E, para sanar esse conflito, é preciso otimizar essa utilização por meio de políticas sustentáveis. Para Gomide, o espaço público está sendo apropriado atualmente de forma desigual, pois as políticas são voltadas para quem usa o automóvel e não para a população como um todo. “É uma situação nova e precisaremos rever vários de nossos conceitos”, fala o pesquisador.

As propostas que surgem nesse sentido apontam para um uso regulado do carro e da rua. Isso fere o princípio da liberdade de ir e vir de todo o cidadão? Gomide acredita que não. “Quando eu entro no meu carro e dirijo pelas ruas, estou ajudando a gerar congestionamento”, explica. “Esse é o conceito econômico de externalidade, ou seja, o meu uso de um determinado bem está causando custo para outro”, esclarece. Por isso, é preciso prestar contas do uso que se faz da rua. Para o economista, assim como um consumidor compra um celular e paga pelo uso da linha, devido à escassez premente

de espaço urbano, precisaremos também, em breve, comprar um carro e pagar para que ele saia da garagem.

Na esteira do novo contexto das metrópoles, muda também a imagem do carro e o que ele representa na sociedade de consumo moderna. A sociedade que vê no automóvel um símbolo de independência, mobilidade, poder, status e conforto, já pode vislumbrar dias de transformação do significado do objeto.

Uma maneira de atacar o problema, na visão de alguns especialistas, é mirar um dos pontos nevrálgicos da indústria: as campanhas de marketing de incentivo ao uso do automóvel. É o que defende a pesquisadora Rachel Biderman, coordenadora-adjunta do Centro de Estudos de Sustentabilidade da Fundação Getúlio Vargas. “Quando questionadas sobre problemas de trânsito e poluição, as empresas tendem a apresentar somente propostas tecnológicas, como carros movidos a biocombustíveis, inspeção veicular etc.”, diz. “No entanto, se não houver uma mudança no consumo e no olhar das pessoas sobre esse objeto, nada vai mudar”, argumenta. Para Rachel, a propaganda construiu um ideário que ultrapassa a simples necessidade de ter um veículo. Em sua tese de doutorado, Rachel baseia-se na antropologia dos objetos para traçar o modo como a indústria incentivou o consumo do automóvel e conseguiu estabelecer, ao longo de sua história, uma relação afetiva entre seus produtos e o consumidor. “As pessoas não preferem andar de carro somente por uma questão de conforto, há um componente psicológico importante a ser observado nessa escolha”, destaca. Segundo a pesquisadora, usar o transporte coletivo implica, subjetivamente, um pouco de sacrifício individual em prol do bem de todos. “Isso dá noção de valor humano, conceito que podemos aproveitar este momento para resgatar.”

A visão da indústria automobilística

Confira as avaliações de Jackson Schneider*, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), sobre a participação da indústria automobilística na crise da mobilidade urbana

Urbs: O aquecimento da economia gera aumento na venda de veículos. Do ponto de vista da produção, as empresas estão preparadas para atender essa demanda?

Schneider: As vendas de veículos vêm em expansão continuada desde 2004, graças aos fundamentos da política macroeconômica, que induzem ao crescimento da economia. Também no segmento de tratores agrícolas e colheitadeiras, nota-se retomada desde 2007, superada a crise que afetou o agronegócio, especialmente nos anos de 2005 e 2006. Os fabricantes de veículos e máquinas agrícolas no Brasil têm capacidade instalada de produção para atender a demanda, e prosseguem os investimentos para ampliar essa capacidade. Estimamos que, neste ano, as vendas de veículos ao mercado interno alcancem a casa de 3 milhões de unidades, uma expansão de 24% em relação a 2007, quando foram comercializadas 2,46 milhões de unidades. Em máquinas agrícolas, as vendas devem alcançar 53 mil unidades, um crescimento de cerca de 38% em relação a 2006, que registrou a comercialização de cerca de pouco

mais de 38 mil unidades. De modo geral, pode-se dizer que o setor deve investir no país, até 2012/2013, cerca de US\$ 20 bilhões, objetivando produzir, por volta de 2012/2013, cerca de 5 milhões de veículos/ano.

Urbs: Com base nos dados acima, pode-se deduzir que o trânsito congestionado pode piorar? Qual a visão das companhias sobre isso?

Schneider: Como todos sabemos, os problemas de trânsito urbano são de caráter estrutural. Há que compatibilizar, como se fez na Europa, nos Estados Unidos e no Japão, o uso da malha viária para todos os interessados (pedestres, ciclistas, ônibus, metrô, trens de superfície, caminhões, automóveis). Isso requer amplo investimento em infra-estrutura e os resultados somente vão aparecer a médio e longo prazo. Mas é preciso dar partida a essa renovação da infra-estrutura, como vem sendo feito em São Paulo. O veículo automotor é um formidável produtor de tributos, na compra, na propriedade, na reposição de peças

Os números do trânsito urbano

- Dados do Sistema de Informação de Transporte e Trânsito Urbanos, do Ministério das Cidades, mostram que o custo de operação e manutenção da infra-estrutura para o transporte individual previsto para 2004 foi de R\$ 66,2 bilhões enquanto para o transporte público, foi de R\$ 14 bilhões.
- No acumulado de 2008, a média diária de produção da indústria automobilística nacional cresceu 6,3%, com 10.407 unidades em 2006 ante 11.063 em 2007. Nos primeiros seis meses deste ano foram vendidas, em cada dia útil, 8.659 unidades ante 6.890 no mesmo período do ano passado.
- Com base nos números do primeiro semestre, a Anfavea revisou as projeções para 2008. As vendas no mercado interno devem crescer 22% e a produção, 10%. Anteriormente, a entidade previa que as vendas fossem 14,5% maiores do que no ano passado e a produção, 6,5% maior.
- De 2003 para 2004, 110 mil motoristas em São Paulo ganharam sua carteira de habilitação. Foram mais 117 mil em 2005, 119 mil em 2006 e 136 mil em 2007.
- Cada passageiro do metrô da Linha 3 – Vermelha (Corinthians/Itaquera – Palmeiras/Barra Funda) é obrigado a se equilibrar em uma área equivalente a um quadrado com 12 centímetros de lado nos trens durante os horários de pico.
- A cidade tem aproximadamente 15 mil veículos entre ônibus e microônibus em circulação. De janeiro de 2005 a abril de 2008, 5.443 ônibus foram substituídos por veículos novos. Em 2007, a SPTrans registrou 2,72 bilhões de viagens via transporte coletivo na capital.

Fontes: Anfavea, Detran-SP, Companhia do Metropolitano de São Paulo, Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo, jornal Folha de São Paulo.

e no combustível. Parte desses recursos devem estar à disposição para investimentos em mobilidade urbana. É necessário aumentar a oferta de transporte público de qualidade, bem como atentar para o necessário planejamento urbano do crescimento das cidades. Os problemas do trânsito não decorrem da quantidade de veículos nas ruas, mas têm a ver também com outras questões, como investimentos em infra-estrutura, engenharia de trânsito, trânsito inteligente, transporte público e planejamento urbano.

Urbs: Os fabricantes entendem que o problema do trânsito também é responsabilidade do setor? Quais as iniciativas que a indústria está tomando em relação a isso?

Schneider: Os fabricantes de veículos e sua entidade de representação, a Anfavea, sempre estiveram conscientes de que devem colaborar para os estudos e adoção de políticas públicas em favor da mobilidade urbana. A Anfavea participa das Câmaras Temáticas do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e tem excelente diálogo com os órgãos Ibama e Conama, cujos programas ambientais de redução das emissões de veículos são seguidos à risca pela indústria.

Urbs: Carros movidos a biodiesel, elétricos e outros protótipos baseados em energia limpa ainda parecem longe da realidade do mercado. Por que isso ainda está distante?

Schneider: A indústria automobilística brasileira tem o que mostrar no campo dos combustíveis alternativos. Desde 1975, a gasolina foi adotada como combustível para veículos leves com 22% de adição de álcool. A indústria desenvolveu a tecnologia de motores para trabalhar com essa mistura. Em 1979, a indústria lançou o veículo movido exclusivamente a álcool. E a partir de 2003, a indústria trouxe ao mercado o veículo flex, um sucesso de vendas. Já nos aproximamos da marca de 6 milhões de veículos flex vendidos. Quanto ao biodiesel, a Anfavea e sua indústria participam do grupo de trabalho governamental desde o primeiro momento.

Urbs: Já se fala que os carros serão comparados aos cigarros na questão da saúde e qualidade de vida da população. Como as empresas encaram esse tipo de abordagem?

Schneider: Acreditamos que a comparação não é justa. A indústria entrega à sociedade produtos úteis, de transporte de pessoas, passageiros e de carga, indispensáveis à boa marcha da economia e para o conforto do cidadão. Também entregamos à sociedade tratores de rodas e colheitadeiras, que



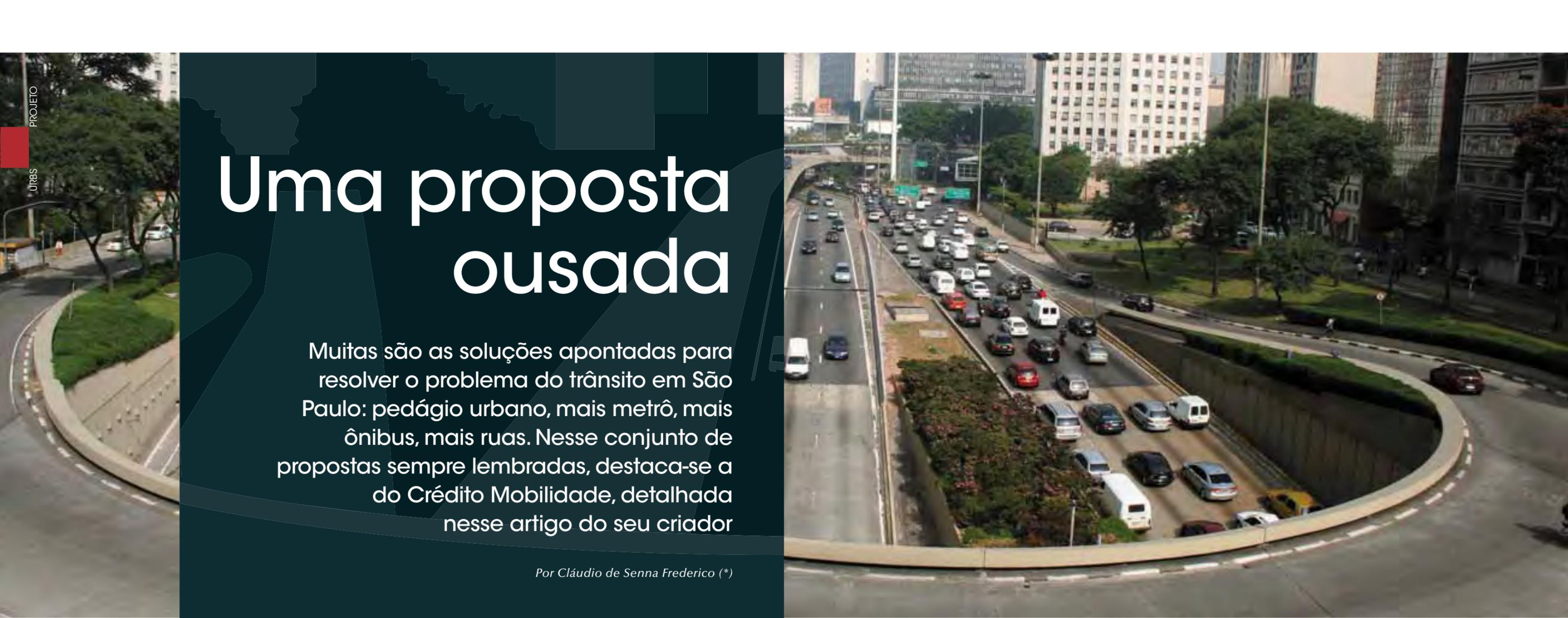
Indústria automobilística: produção e vendas em alta

alavancam geometricamente a produtividade do campo, aumentando a produção de alimentos e também de combustíveis biológicos, como é o caso do etanol, e de oleaginosas para a fabricação do biodiesel. A indústria automobilística representa 22,1% do PIB industrial e 5,4% do PIB nacional e gera cerca de R\$ 28 bilhões em impostos diretos, anualmente.

Urbs: A propaganda, em geral, induz o consumidor ao desejo por carros mais potentes e velozes. Alguns alegam que essa propaganda deveria sofrer restrições, como ocorreu com as bebidas alcoólicas e os cigarros. Qual o argumento dos fabricantes a esse respeito?

Schneider: Essa não é a realidade do Brasil. Somos especialistas na produção de veículos pequenos, compactos. Os veículos de um litro respondem por 51,5% das vendas de automóveis. Os veículos de mais de um litro e até dois litros respondem por 47,1% das vendas. Os veículos de mais de dois litros têm participação quase insignificante (1,4%). Tais dados refletem o perfil dos consumidores. De modo que a publicidade anunciando apenas potência e torque está na contramão da característica básica do mercado brasileiro. Quanto à restrição da propaganda de veículos, equiparando-a à do álcool e tabaco, permita-nos discordar: nossos produtos falam em favor do cidadão, do desenvolvimento econômico e social, não havendo relação possível com os produtos citados pela pergunta.

** Jackson Schneider é presidente da Anfavea e vice-presidente de Recursos Humanos, Jurídico e de Relações Institucionais da Mercedes-Benz do Brasil, conselheiro da Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), entidade com sede em Paris que representa a indústria automobilística mundial.*



Uma proposta ousada

Muitas são as soluções apontadas para resolver o problema do trânsito em São Paulo: pedágio urbano, mais metrô, mais ônibus, mais ruas. Nesse conjunto de propostas sempre lembradas, destaca-se a do Crédito Mobilidade, detalhada nesse artigo do seu criador

Por Cláudio de Senna Frederico (*)

Em que pese reconhecermos que existem diversos e complexos fatores que contribuem para o congestionamento dos espaços viários em São Paulo, é inegável estarmos presenciando as conseqüências dos mecanismos de alocação de recursos escassos como em outras situações de racionamento e filas.

Como a demanda é formada diária e diretamente por decisões individuais somadas em grande número, enquanto o crescimento de infra-estrutura demanda tempo e recursos disputados por outras prioridades, é óbvio que o gerenciamento dessa demanda é tão importante quanto o investimento em mais vias e meios de transporte.

Até mesmo antes de ser um problema de engenharia, trata-se de um problema político e também da economia en-

tendida por uns como estudiosa da distribuição de fatores escassos, mas por outros, mais precisamente, como especialista no uso de mecanismos de incentivo para obtenção de comportamentos sociais desejados.

Objetivamente, a decisão tomada por muitas pessoas a uma mesma hora de se deslocar de e para certos lugares por determinados percursos, usando veículos individuais, é uma das causas dos congestionamentos. Isso, em nada difere das filas que se formam diante de qualquer outro produto desejado em maior quantidade do que sua disponibilidade.

No caso do transporte e da mobilidade, até mesmo por uma confusão com o direito de “ir e vir” tão consagrado e ao mesmo tempo pouco entendido pela sociedade moderna,

exige-se construir uma oferta suficiente de vias para que a “fluidez” seja assegurada a qualquer volume de trânsito que se apresente como demanda.

No máximo, ouvimos falar no reconhecimento da maior eficiência de uso do espaço urbano quando o deslocamento utiliza transporte público, mas a única condição aceita para mudarmos para esse meio de transporte é a atração quando sua qualidade for ideal. O impasse se estabelece, pois a qualidade do transporte público em vias abertas dependerá de se reduzir o número de carros circulando ou de se construir mais vias urbanas, contanto que não sejam novamente ocupadas pelos carros. A alternativa preferida é o investimento em infra-estrutura segregada para uso exclusivo do transporte público, como o Metrô, trens ou corredores de

ônibus, o que é ainda mais caro. Os que têm mais recursos podem investir seus recursos em seu próprio patrimônio (o veículo), que passa a causar o congestionamento e que efetivamente é um demandante de investimentos públicos em mais espaço viário. Os com menos recursos têm que utilizar o transporte público em meio ao congestionamento que não causaram e que não pode ser contornado.

Do lado da chamada “gestão da demanda”, já estamos acostumados ao rodízio (economicamente caracterizável como um racionamento) e rejeitamos o pedágio urbano que, em suma, procuraria desestimular o uso do carro, tornando essa opção mais cara ao mesmo tempo em que procuraria obter recursos para investimentos na melhoria do transporte público.

O rodízio é percebido como mais justo pela igualdade de oportunidades e sacrifícios, não gera mais recursos para investimentos na alternativa coletiva e não incentiva a mudança permanente de hábitos, trazendo benefícios limitados aos usuários cativos do transporte público.

O pedágio urbano, por sua vez, é percebido como ruim pela opinião pública pelos seguintes motivos, por exemplo:

- Terão que pagar por algo que entendem como direito adquirido junto com a compra do carro. Passarão a existir dois tipos de proprietários de autos, os que podem pagar e os que não podem. O primeiro seria o que o segundo desejaria ser, não havendo melhoria do status do transporte público que passaria a ser enfiado goela abaixo.
- Quem se beneficia – o “dono” que arrecada – é o governo, conceituado como ineficiente. O mesmo que estabelece o preço, que sempre será considerado caro, enquanto os benefícios virão (se vierem) apenas quando esses recursos forem investidos.
- A promessa de que os recursos serão aplicados em melhorias para o transporte público não tem muita credibilidade, já que experiências anteriores foram mal sucedidas (CPMF, CIDE, empréstimo obrigatório) e a capacidade de se acompanhar e fiscalizar gastos públicos não possui credibilidade.
- Finalmente, trata-se de mais uma dificuldade para que os marginalizados tenham acesso à sociedade motorizada, além da compra do automóvel e suas despesas, enquanto um trânsito confortável é garantido para aqueles que “podem”.

O sistema proposto: Créditos Mobilidade

A concepção que proponho é composta de três módulos que trabalham juntos e que tornam o transporte público mais rápido e barato mesmo antes de investimentos demorados. Em vez de proibir o uso do automóvel, estabelece um preço para que isso seja feito nos horários e locais que ficariam congestionados, mas transfere esses recursos diretamente para os que se dispuserem a usar o transporte público. O mais importante, talvez, seja o fato do objetivo ser alcançar o congestionamento zero – não melhor, mas zero – imediatamente.

Na primeira parte, o governo dimensiona, nos locais congestionados, o limite máximo de carros que ainda não causam congestionamentos crônicos e com isso publica a quantidade máxima de licenças a serem adquiridas para tráfego naquele local. O preço é estabelecido pelo mercado como em uma bolsa e representa o máximo que os motoristas estão dispostos a pagar pelo direito de continuar utilizando os carros nesses locais e horas, mas sem causar engarrafamentos.

Esse mecanismo garante um preço justo sem a intervenção do governo, que não proibirá ninguém de usar o carro em outros locais e horários, ou mesmo nas regiões restritas, se aceitar o preço.

Todas as transações serão realizadas pelos celulares e os veículos serão controlados por sistemas eletrônicos semelhantes aos utilizados para cobrança de pedágios nas estradas (sistema sem parar). Aceito o preço, ele é debitado e

a licença de trânsito é transferida para o veículo indicado. Isso não aumenta a restrição do uso do carro em relação ao rodízio, mas o torna mais eficaz, localizando a limitação nos locais realmente críticos. O efeito é imediato e, uma vez ajustadas as restrições, reduz o congestionamento a zero sem necessidade de maiores investimentos.

Na segunda parte, focamos três outras questões. Em primeiro lugar, compensamos aqueles que, por causa do preço das licenças, tenham que abandonar o carro e utilizar o transporte público. Premiamos os que estão, por vontade própria ou não, no transporte público e corrigimos um erro de interpretação que prejudica a auto-imagem dos usuários desse transporte público.

Cria-se um sistema de créditos, proporcional ao valor gasto nas passagens, para os que usam o transporte público, como no caso da “milhagem” utilizada pelas companhias aéreas. Esses créditos podem valer dinheiro ou ser usados em novas viagens, em sorteios ou trocados por prêmios. A consequência inovadora disso é que o transporte público, que já melhorou pela eliminação dos congestionamentos, se torna mais barato. E o mais importante: surge a percepção de que os que usam menos espaço para se movimentar devem ser compensados diretamente pelos que querem utilizar automóveis mesmo quando o espaço fica em falta.

Na última parte, é a vez do governo que, estabelecendo uma medição da redução de emissão de poluentes pelo número menor de carros em circulação, e também pela velocidade média mais alta do trânsito, pode pleitear créditos carbono por ser o organizador e gestor de tudo isso.



Síntese

Por esse sistema de gestão inteligente do direito de circular de carro, integrado ao sistema de bilhete único já aprimorado, pretendo a solução imediata, e não melhoria apenas, para os congestionamentos. Com opções de mercado e não com proibições apenas.

Tudo isso baseado em tecnologias a caminho de serem obrigatórias, como a identificação eletrônica de veículos, ou de fácil desenvolvimento, usando aparelhos comuns como os celulares.

Por esses motivos tenho chamado a proposta de Projeto B, ou seja, é o plano B para resolver o problema, quando o impasse entre o “vamos investir” e o “vamos proibir” se torna um círculo vicioso, como todos percebem atualmente.



Claudio de Senna Frederico é engenheiro. É consultor internacional de transporte, administração urbana e sistemas para e-Governo; vice-presidente da Associação Nacional de Trânsito e Transporte Urbano (ANTP) e participante da American Public Transit Association (APTA) e da Union Internationale des Transports Publics (UITP). Foi secretário Metropolitano de Transportes do Estado de São Paulo, secretário de Serviços e Obras da cidade de São Paulo e participou da implantação dos metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro.

O CENTRO É A MARCA DA CIDADE.
COLOQUE TAMBÉM A SUA MARCA NO CENTRO.

No mundo inteiro, o centro confere identidade e marca às metrópoles.

Com o apoio de importantes empresas e organizações da sociedade civil, a Associação Viva o Centro vem colaborando com os poderes públicos na recuperação e na requalificação do Centro de São Paulo.

Coloque também a marca de sua organização nessa história de sucesso.

Associe-se à Viva o Centro.



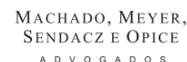
Viva o Centro
São Paulo

Rua Líbero Badaró, 425
4º andar – Centro – São Paulo/SP
CEP 01009-000

Fone: (11) 3556-8999

www.vivaocentro.org.br

Principais Patrocinadores



Convívio e exclusão

O convívio e a exclusão nos espaços públicos, os argumentos para uma discussão sobre como podemos contribuir para fazer de São Paulo uma cidade mais humana e voltada para seus habitantes, as obras da 27ª Bienal internacional de São Paulo, os projetos de arquitetura contemporânea elaborados pelos principais escritórios da cidade e um lado pouco conhecido de Lasar Segall. Estes são os assuntos dos livros que destacamos nessa edição. Confira

CATÁLOGO DA 27ª BIENAL DE SÃO PAULO - COMO VIVER JUNTO

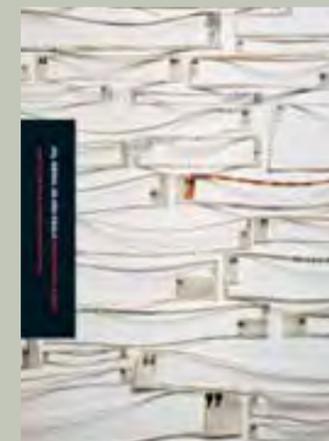
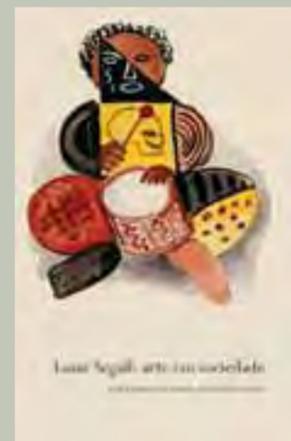
Lisette Lagnado e Adriano Pedrosa (organizadores)

Edição bilíngüe português-inglês

Cosac Naify

Chega finalmente às livrarias o catálogo da 27ª Bienal de São Paulo - Como viver junto, realizada em 2006, com um registro fotográfico completo da mostra. Os textos curatoriais de Lisette Lagnado (curadora-geral), Adriano Pedrosa, Cristina Freire, José Roca, Rosa Martinez (co-curadores) e Jochen Volz (curador convidado) trazem análises que abordam os dife-

rentes aspectos da exposição e documentam suas questões fundamentais. O volume inclui ainda ensaios de autores convidados, como Eliane Robert Moraes, León Ferrari, Gianni Vattimo, Teresa Caldeira, Milton Hatoum, Ali Behdad e Zayd Minty. Um dos pontos altos da publicação é a reprodução em fac-símile do Programa Ambiental de Hélio Oiticica, com 32 páginas dedicadas a seus conceitos e projetos. Outro, é o "Guia da Imobilidade", de Jorge Macchi, com mapas recortados das regiões centrais da cidade de São Paulo.



PROJETO DA PRAÇA - CONVÍVIO E EXCLUSÃO NO ESPAÇO PÚBLICO

Sun Alex

Editora Senac São Paulo

Adaptado de sua tese de doutorado defendida na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP) em 2004, o livro do arquiteto Sun Alex analisa a utilização de seis praças no centro de São Paulo: Dom José Gaspar, Franklin Roosevelt, Liberdade, Santa Cecília, Largo do Arouche e Júlio Prestes. Em relação a cada uma delas, o livro investiga os aspectos de projeto que promovem o convívio democrático ou a exclusão, e propõe alternativas para aumentar a integração da população com a cidade.

LASAR SEGALL: ARTE EM SOCIEDADE

Fernando Antonio Pinheiro Filho

Coleção Ensainhos

Prefácio: Sérgio Miceli

Cosac Naify

O décimo segundo volume da coleção Ensainhos traz um estudo inédito sobre um lado pouco conhecido de Lasar Segall: suas decorações para os bailes da sociedade pró-arte moderna e pavilhões de arte da elite paulistana nos anos 20 e 30. A edição inclui caderno ilustrado em cores - inédito em livro - com os desenhos, esboços e croquis dos trabalhos, além de fotografias que registram as montagens dos eventos.

A (DES)CONSTRUÇÃO DO CAOS

Sergio Kon e Fábio Duarte (organizadores)

Coleção Debates – Editora Perspectivas

Os autores procuram argumentos para discutir como poderíamos, cada um de nós e todos, contribuir para que a cidade crie condições de se materializar e reverter em favor de todos, que ofereça a cada cidadão o prazer de estar e viver numa cidade que sinta como sua. Isso obviamente não é fácil. São Paulo não é fácil para se viver nem para se entender. Mistura de luxo e pobreza, cidade de contrastes que a fazem muito mais rica, muito mais pobre e muito mais complexa também.

COLETIVO - 36 PROJETOS DE ARQUITETURA PAULISTA CONTEMPORÂNEA

2ª. Edição (bilíngüe português-inglês)

Ana Luiza Nobre, Ana Vaz Milheiro e Guilherme Wisnik

Cosac Naify

Resultado da mostra "Coletivo: arquitetura paulista contemporânea", exibida pelo Centro Universitário Maria Antônia - USP entre agosto e novembro de 2006, este livro apresenta uma seleção de 36 projetos elaborados por seis escritórios de arquitetura de São Paulo: Andrade Morettin, MMBB, Núcleo de Arquitetura, Puntoni / SPBR Arquitetos, Projeto Paulista e Una Arquitetos.



Entre ônibus e bagagens, um microcosmo da cidade

O LIVRO AMARELO DO TERMINAL

de Vanessa Barbara

Editora: Cosac Naify, 2008, 254 págs.

A correria da cidade, o amontoado de ônibus, um mundo gente que vai e vem, carrega bagagens, perde coisas tão inusitadas quanto uma dentadura, um banco de Kombi ou um braço mecânico. A rodoviária do Tietê, a segunda maior do mundo, reproduz a cidade de São Paulo. E é tão grandiosa quanto ela: abriga 61 empresas de ônibus com 331 linhas que atendem 611 localidades em todos os estados brasileiros, com exceção do Amazonas e do Acre, e mais quatro países sul-americanos (Uruguai, Paraguai, Argentina e Chile).

Por isso, conhecer esse terminal rodoviário é conhecer aspectos essenciais da vida da cidade e dos seus habitantes, dos migrantes que chegam cheios de esperança para se tornarem “paulistanos” ou dos que partem desiludidos com a cidade. “O Livro Amarelo do Terminal”, da jornalista Vanessa Barbara, desvenda não apenas os segredos desse terminal (não todos, porque o faturamento dos banheiros ainda é um dado guardado a sete chaves pelo administradores) mas as histórias dessa gente que chega, parte, espera.

Vanessa divide seu livro em 22 capítulos nos quais mostra a história do prédio inaugurado em 9 de maio de 1982, na avenida Cruzeiro do Sul, junto à estação Tietê do metrô; os segredos da administração, a vida de quem trabalha lá, dos motoristas e atendentes do balcão de informações; das responsáveis pela seção de achados e perdidos; e das pessoas que passam por lá.

O que impressiona, no primeiro momento, é a grandeza. Vanessa detalha o prédio, formado por dois terminais distintos (o terminal de embarque e o terminal de desembarque) mais os dois blocos de serviços localizados no andar superior.

Mas, essa descrição ganha vida quando Vanessa começa a mostrar as pessoas que movimentam o terminal. Ela passeia pelos terminais de embarque e desembarque e pelos dois blocos de serviço, anotando com sensibilidade histórias diversas. Mostra o trabalho das atendentes do balcão de informações, de coque, sombra nos olhos e lencinho no pescoço, prontas para dizer como chegar em qualquer lugar. Elas não falam inglês nem espanhol, mas atendem os estrangeiros na certeza de que, de uma forma ou de outra, acabam se entendendo. Mostra também o trabalho dos motoristas, das faxineiras dos banheiros com seu faturamento secreto, dos seguranças que tem ordens de impedir fotos ou reportagens desautorizadas dentro do terminal, carregadores, vendedores da loja de malas, pedintes e até do dono da voz dos auto-falantes da rodoviária.

As histórias dos usuários são esclarecedoras. São lojistas do interior de São Paulo e de outros estados, que vêm a São Paulo fazer compras na 25 de março, gente que chega e procura por parentes que deveriam buscá-los, jovens surfistas que dormem sobre suas pranchas enquanto esperam, estrangeiros que querem passear em Ilhabela. Histórias de uma grande cidade, com gente que joga chicletes no chão e papel higiênico fora do lixo, pisa em salgadinhos, carrega malas e sacos pretos enormes, compara esnobe as condições do terminal com as condições oferecidas pelos terminais europeus. Tudo anotado e colocado no livro com um texto sensível, esclarecedor e coadjuvado por uma edição inovadora, com recortes de jornais, manchetes das revistas de fofocas expostas nas bancas de jornais do terminal, frases dos livros de auto-ajuda à venda etc. Enfim... um microcosmo da cidade.

GRADUAÇÃO EXECUTIVA. A SALA DE AULA PARA QUEM JÁ FREQUENTA SALAS DE REUNIÃO.



A Universidade Anhembi Morumbi desenvolveu um projeto pedagógico moderno, focado na aprendizagem e no desenvolvimento de competências, que alia a experiência profissional do aluno aos conhecimentos acadêmicos dos professores.

- Direcionado para quem tem mais de 25 anos, ainda não possui diploma de curso superior e já está inserido no mercado de trabalho.
- Modelo flexível e diferenciado, que possibilita alcançar o bacharelado.
- Estrutura modular: permite adaptação à sua disponibilidade de tempo e financeira.
- Aproveitamento de créditos de outros cursos superiores.
- Disciplinas nas formas presencial, semipresencial e on-line.

ADMINISTRAÇÃO CIÊNCIAS CONTÁBEIS

PROCESSO SELETIVO CONTÍNUO,
COM INÍCIO EM AGOSTO DE 2008.
INFORMAÇÕES: (11) 3847-3053



Mundialmente criativa e inovadora
Laureate International Universities

www.anhembi.br
0800 015 9020



Viva o Centro
São Paulo

A história do Centro é feita de grandes nomes. E o seu futuro também.

ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO

Entidade declarada de Utilidade Pública Federal por Decreto de 09 de março de 2000 (DOU de 10/03/2000) – Auditada pela PriceWaterhouse Auditores Independentes

ASSOCIADOS

Administração e Representação Telles • Agromont Administração de Bens e Participações • Agropecuária Juruá • Associação Brasileira de Bancos Internacionais – ABBI • Associação Brasileira de Designers de Interiores – ABDI • Associação Brasileira de Empresas de Serviços Especiais de Engenharia • Associação Brasileira de Gastronomia, Hospitalidade e Turismo - ABRESI • Associação Brasileira de Pedestres – ABRASPE • Associação Brasileira dos Fotógrafos de Publicidade – ABRAFOTO • Associação Comercial de São Paulo – ACSP • Associação Cristã de Moços de São Paulo – ACM/CENTRO • Associação das Empresas Distribuidoras de Valores – ADEVAL • Associação de Comerciantes, Empresários e Liberais do Centro de São Paulo – ACELCESP • Associação dos Advogados de São Paulo – AASP • Associação dos Bancos no Estado de São Paulo – ASSOBEPS • Associação dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil – ADVB • Associação dos Funcionários Públicos do Estado de São Paulo • Associação dos Lojistas da Florência de Abreu – ALFA • Associação dos Oficiais de Justiça do Estado de São Paulo – AOJESP • Associação Nacional das Corretoras de Valores, Câmbio e Mercadorias – ANCOR • Associação Nacional das Instituições de Crédito, Financiamento e Investimento – ACREFI • Associação Paulista do Ministério Público – APMP • Bairro Vivo – Agência de Preservação Urbana • Banco Itaú • Banco Nossa Caixa • Banco Real • Banco Safra • Banco Santander • Bar Brahma • Biblioteca Mário de Andrade • BM&F Bovespa • Bronzeri & Marinho Desenvolvimento Econômico • Caixa de Assistência dos Advogados de São Paulo – CAASP • Câmara Interbancária de Pagamentos – CIP • Cartório Medeiros • Casa da Bóia • Casas Bahia • Celso Figueiredo Filho • Centro Acadêmico “XI de Agosto” • Centro de Estudos das Sociedades de Advogados - CESA • Centro Universitário Belas Artes • Cia Brasileira de Alumínio - CBA • Cia Central de Importação e Exportação – CENTRAL • Cia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ • Cia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM • Círculo Italiano – San Paolo • Colégio de São Bento de São Paulo • Condomínio Edifício Mercantil Finasa • Congregação Israelita de São Paulo/Templo Beth-El • Construtora Miguel Curi • Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo • Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo – EEMPLASA • Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU • Escola Estadual de São Paulo • Escritório Fralino Sica • Estapar Estacionamentos • Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo • Federação Brasileira das Associações de Bancos – FEBRABAN • Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

– FIESP • Federação de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares do Estado de São Paulo – FHORESP • Federação do Comércio do Estado de São Paulo – FECOMÉRCIO • Federação Interestadual das Instituições de Crédito, Financiamento e Investimento – FENACREFI • Fundação Escola de Comércio “Álvares Penteado” - FECAP • Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo – FESPSP • Granadeiro Guimarães Advogados • Grupo Lund de Editoras Associadas • Igreja do Beato Anchieta • Inspetoria Salesiana de São Paulo • Instituto dos Advogados de São Paulo – IASP • Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB/SP • Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo – IHGSP • Instituto Paulista de Ensino e Pesquisa - IPEP • International Police Association – IPA • Ituana Agropecuária • José Eduardo Loureiro • José Rodolpho Perazzolo • Klabin • Lencioni Advogados Associados • Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo - LAO • Logos Engenharia • Machado, Meyer, Sendacz e Ópice – Advogados • Messina, Martins e Lencioni Advogados Associados • Mosteiro de São Bento de São Paulo • Museu da Cidade de São Paulo • Museu Pe. Anchieta • Ordem dos Advogados do Brasil - OAB/SP • Paróquia Nossa Senhora da Conceição de Santa Ifigênia • Paróquia Nossa Senhora da Consolação • Pellegrino e Associados Engenharia • Pinheiro Neto – Advogados • Pioneer Corretora de Câmbio • Polícia Civil do Estado de São Paulo - DEATUR • Polícia Militar do Estado de São Paulo - 7o BPM-M • PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes • Rotary Club de São Paulo – República • São Paulo Convention & Visitors Bureau- SPC&VB • Savoy Imobiliária e Construtora • Secretaria de Estado da Educação • Secretaria de Estado da Justiça e Defesa da Cidadania • Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos • Serviço Social do Comércio - SESC CARMO • Sindicato das Sociedades de Advogados dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro • Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares de São Paulo – SINHORES • Sindicato dos Empregados em Edifícios de São Paulo – SINDIFÍCIOS • Sindicato dos Comerciantes de São Paulo • Sindicato dos Bancários e Financeiros de SP, Osasco e Região • Sindicato dos Professores do Ensino Oficial do Estado de São Paulo – APEOESP • Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva – SINAENCO • Sonia Marques Dobler – Advogados • Superintendência do Trabalho Artesanal nas Comunidades de São Paulo – SUTACO • Theatro Municipal de São Paulo • Terraço Itália Restaurante • TozziniFreire Advogados • Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo • Trides Cia. Imobiliária Administradora • Universidade Anhembi Morumbi • Universidade de Guarulhos – UNG.

SEDE

Rua Líbero Badaró, 425 - 4º andar - Centro - São Paulo - SP
CEP 01009-000 - Fone 3556-8999 - Fax 3556-8980
e-mail: avc@vivaocentro.org.br

CONSELHO DIRETOR 2007/2009

Presidente

Henrique de Campos Meirelles

Vice-Presidentes

Milton Luiz de Melo Santos

Banco Nossa Caixa S.A.

Ricardo Terenzi Neuenschwander

Banco Itaú S.A.

Roberto Mateus Ordine

Associação Comercial de São Paulo – ACSP

Secretário

Luís Eduardo Ramos Lisbôa

Associação Brasileira de Bancos Internacionais – ABBI

Tesoureiro

José David Martins Jr.

Bolsa de Mercadorias & Futuros – BM&F

Controlador

Elzo Aparecido Barroso

Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA

Conselheiros sem designação específica (em ordem alfabética)

Abram Abe Szajman – Federação do comércio do Estado de São Paulo – FECOMÉRCIO • Agostinho Turbian – Federação Nacional das Associações dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil – FENADVB • Alberto Gosson Jorge Jr. – Associação dos Advogados de São Paulo – AASP • Alencar Burti – Associação Comercial de São Paulo – ACSP • Alencar Costa – Federação de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares de São Paulo – FHORESP • Antonio Jacinto Matias – Banco Itaú S.A. • Arnaldo Antonio Martino – Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB/SP • Arnaldo Borgia – Serasa • Carlos Alberto Contieri, S.J. – Museu Padre Anchieta • Celso Cintra Mori – Pinheiro Neto Advogados • Celso Figueiredo Filho – Grupo Figueiredo • Clemência Beatriz Wolthers • Clodomiro Vergueiro Porto Filho – Ordem dos Advogados do Brasil – OAB/SP • Danilo Santos de Miranda – Serviço Social do Comércio – SESC • Domingos Fernando Refinetti – Machado, Meyer, Sendacz e Ópice Advogados – MMSO • Érico Sodré Quirino

Ferreira – Associação Nacional das Instituições de Crédito, Financiamento e Investimento • ACREFI • Gabriel Mário Rodrigues – Universidade Anhembi Morumbi • Guilherme Afif Domingos • João Baptista de Oliveira – Associação Paulista de Imprensa – API e Sociedade Amigos da Cidade • João Grandino Rodas – Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo • José Geraldo Barreto Fonseca – Tribunal de Justiça de São Paulo • Manoel Félix Cintra Neto – Bolsa de Mercadorias e Futuros – BM&F • Manoel Francisco Pires da Costa – Fundação Bienal de São Paulo • Márcio Kayatt – Associação dos Advogados de São Paulo – AASP • Matthias Tolentino Braga, Dom – Mosteiro de São Bento de São Paulo • Maurício Granadeiro Guimarães – Granadeiro Guimarães Advogados • Miguel Alberto Ignatios – Associação dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil – ADVB • Miguel Sampol Pou – Klabin • Nelly Martins Ferreira Candeias – Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo – IHGSP • Nelson de Abreu Pinto – Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares de São Paulo – SINHORES • Ney Castro Alves – Associação das Empresas Distribuidoras de Valores – ADEVAL • Orlando de Souza – São Paulo Convention & Visitors Bureau – SPCVB • Paulo Antonio Gomes Cardim – Centro Universitário Belas Artes • Paulo Ney Fraga de Sales • Raymundo Magliano Filho – Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA • Ricardo Patah – Sindicato dos Comerciantes de São Paulo • Sônia Maria Gianinni Marques Dobler – Sônia Marques Dobler – Advogados • Waldemiro Antonio dos Santos – Federação do Comércio do Estado de São Paulo – FECOMÉRCIO

CONSELHO FISCAL

José Heleno Mariano – Sindicato dos Contabilistas de São Paulo

José Joaquim Boarin – Sindicato dos Empregados em Edifícios de São Paulo – Sindifícios

José Maria Giaretta Camargo – Sindicato dos Contabilistas de São Paulo

ADMINISTRAÇÃO

Superintendente Geral: Marco Antonio Ramos de Almeida

Consultor: Jorge da Cunha Lima

Assessor Executivo: Antonio José Ayres Guidetti Zagatto

COORDENADORES DE ÁREA

Administrativa e Financeira – Cristina Café Fernandes

Apoio às Ações Locais – Teresinha Santana

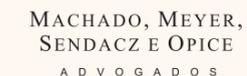
Apoio Técnico – Tatiane S. Santa Rosa

Editoração e Imprensa – Ana Maria Ciccacio

Informática – Wagner F. Macedo

Conheça mais e saiba como participar acessando o site: www.vivaocentro.org.br

Principais Patrocinadores



Apoio Operacional



PINHEIRO NETO ADVOGADOS



BM&FBOVESPA. A FORÇA DO BRASIL, AGORA COM GRAU DE INVESTIMENTO.

BOVESPA e BM&F integram-se para formar a 3ª maior bolsa do mundo e a 2ª das Américas em valor de mercado. Conheça a força da BM&FBOVESPA S.A. no mercado mundial:

- ✍ 80% do volume negociado no mercado de ações da América Latina;
- ✍ Mais de US\$ 67 bilhões em negócios diários no mercado futuro;
- ✍ Um modelo de negócios totalmente integrado, com quatro clearings – ações, derivativos, ativos e câmbio – e um sistema de custódia completo;
- ✍ Banco BM&FBOVESPA S.A.: garantia de agilidade e segurança nas operações;
- ✍ Completo elenco de produtos de operações com ações, derivativos, commodities, balcão e operações estruturadas;
- ✍ Modelo híbrido de negociação com pregões de viva voz, eletrônico e via internet (Homebroker / WebTrading);
- ✍ Segmento especial de listagem de companhias abertas reconhecido internacionalmente, o Novo Mercado;
- ✍ Ganhos de escala que favorecem o mercado e os acionistas;
- ✍ Criação de novas oportunidades de negócios por meio de desenvolvimento de produtos e alavancagem da plataforma para múltiplas classes de ativos;
- ✍ Modelo de Responsabilidade Social Corporativa altamente desenvolvido, que atende desde questões sociais até ambientais;
- ✍ Iniciativas pioneiras em popularização do mercado de ações, nas áreas de educação, esporte e cultura.

BM&FBOVESPA

A Nova Bolsa

