

## Mobilidade urbana



**ADRIANO MURGEL BRANCO**  
é administrador e engenheiro eletricista, professor, ocupou vários cargos públicos (secretário da Habitação e dos Transportes do Estado de São Paulo)  
E-mail: ambranco@uol.com.br

**E**stão na ordem do dia as discussões sobre a mobilidade urbana, particularmente as referentes à grave situação a que chegou a Região Metropolitana de São Paulo, sem ignorar, entretanto, que outras grandes aglomerações urbanas brasileiras seguem o mesmo destino.

Eu já não me assusto com esse rumo para o caos, na medida em que o previ, em 1968, através do artigo publicado pelo jornal A Gazeta (05/06/68) sob o título “São Paulo Vai Parar”. São passados 44 anos, em que, ano a ano, a cidade caminhou para a inviabilidade.

Àquela época houve forte discussão acerca dos problemas da mobilidade, provocada pela tentativa das autoridades estaduais de corrigir, de vez, o trânsito. Nascia o chamado Plano Fontec, implantado com mão de ferro e beneficiando a circulação de automóveis, em prejuízo daquela dos veículos coletivos. A forma impositiva com que se desenvolveu o plano provocou reações por parte da população e, um pouco tardiamente, dos veículos de comunicação. Mas, embora ficasse visível a consequência do descaso para com o transporte coletivo, no ano seguinte a cidade de São Paulo se viu às voltas com dois outros ataques ao sistema coletivo: o Plano Urbanístico Básico, apologista de grandes obras e vias expressas para facilitar a circulação de automóveis, e a extinção do sistema de bondes, que, no período de sua maior eficácia, possuía 700 quilômetros de linhas, por onde se transportavam 380 milhões de passageiros anualmente (1948).

À guisa de compensação, criou-se em 1968 a Companhia do Metropolitano de São Paulo, cuja primeira linha veio a operar em 1975 e que, nos seus 44 anos de vida, implantou 70 quilômetros de linhas, que transportam hoje 1 bilhão de passageiros por ano. Por outro lado, a população da cidade cresceu sete vezes, no período 1947/2007, o que me levou a constatar, em artigo publicado pela revista Coletivo, edição de outubro de 2011, que a mobilidade proporcionada pelo transporte sobre trilhos, em 1947 (bondes), que era 0,58 viagens por habitante/dia, caiu para 0,22 em 2007, por meio da oferta de viagens por habitante/dia propiciada pelos transportes públicos sobre trilhos (Metrô + CPTM).

A minha constatação, porém, de que a cidade iria parar, feita em 1968, não era propriamente uma adivinhação, pois os sintomas de perda de mobilidade estavam claros no chamado Relatório Anápio Gomes, de 1958, elaborado para a Prefeitura Municipal, que avaliou as perdas sofridas anualmente pela população, devido às dificuldades de transporte, situadas na casa dos 9 bilhões de cruzeiros anuais, ao tempo em que o orçamento anual do município era de 6 bilhões de cruzeiros. O referido relatório, de autoria dos professores Paulo Assis Ribeiro e Antonio Dias Leite, demonstrou ainda, com absoluto ineditismo da análise feita, que, além das perdas oriundas da baixa mobilidade, como o excesso de tempo demandado pelos deslocamentos e a elevação dos custos do próprio transporte, a população estava submetida a uma perda de produtividade, causada pela fadiga a que estava sendo submetida diariamente.

O relatório avaliou, nas condições da época, em 8% essa queda de produtividade. Mas estudos posteriores em que esse novo e perigoso indicador da baixa mobilidade, em grande parte causada pelo

congestionamento do trânsito, fizeram avaliações empíricas que se situaram entre 12% (artigo Adriano Branco, na Revista ANTP – 1º trimestre de 1999) e 20% (estudo IPEA/ANTP).

Mas só recentemente a sociedade começou a se conscientizar de que vem sofrendo perdas enormes, como aquelas constatadas em 1958. Estima-se hoje que as perdas decorrentes do mau transporte e do congestionamento urbano estejam na casa dos 40 bilhões de reais por ano na Região Metropolitana de São Paulo (ver, a propósito, o trabalho “Os Custos do Congestionamento na Capital Paulista”, de autoria do Prof. Marcos Cintra, publicado na revista Conjuntura Econômica, edição de junho de 2008).

Mas, além disso, estudiosos no campo da medicina ambiental e da psiquiatria vêm aprofundando as análises do chamado “estresse urbano”, às quais a mídia vem atribuindo importância crescente. Leia-se, a respeito, a pesquisa feita pelo Instituto de Psiquiatria do Hospital das Clínicas, acerca dos transtornos à saúde emocional provocados pela “cidade grande”, como também o artigo de Milton Correa da Costa (03/03/12, na Tribuna da Imprensa), mostrando, ademais, que as preocupações com o estresse no trânsito são hoje universais.

O problema é, enfim, conhecido e debatido pelo menos desde a década de 1950. E as soluções? O que se fez até hoje foi dedicar cada vez mais o sistema viário ao automóvel, ampliando-o e aperfeiçoando-o através de obras sempre mais caras. Em paralelo, vem-se aplicando verbas crescentes no metrô e nos trens metropolitanos, mas em quantidade muito inferior ao necessário, razão porque o transporte público vem perdendo posição ante o individual, que chegou a realizar 45% das viagens motorizadas segundo pesquisa OD/2007. Lembrando que o espaço requerido para o transporte de uma pessoa, por automóvel, é cerca de 20 vezes maior do que se esse transporte fosse feito por um sistema de ônibus bem organizado, pode-se concluir pela inviabilidade da opção que a cidade fez.

Mas em 1975, o plano Sistran, feito por encomenda da prefeitura paulistana e do governo estadual paulista, apontou para uma solução relativamente rápida e eficiente: privilegiar espaços urbanos para um transporte por ônibus elétricos, criando-se o conceito de um sistema de transporte de média capacidade, até então inexistente e que, embora criado por lei em 1997 (lei municipal nº 12.328), foi abolido no período seguinte de governo. Algo parecido – e até mais favorável ao ambiente – com os BRTs (Bus Rapid Transit), que se espalham pelo mundo todo. Nessa linha, o plano Sistran, iniciado na gestão municipal de Olavo Setubal e pouco e mal continuado após, previu implantar 280 quilômetros de corredores, com 1 580 trólebus, dentre os quais 450 de modelo articulado, recuperando-se vias dominadas pela circulação e estacionamento de automóveis, para um uso de muito maior eficácia energética, ambiental, econômica e social.

Lamentavelmente foi preciso que a cidade chegasse próxima do caos, com a violência no trânsito atingindo a níveis outrora inimagináveis, para que se começasse a repensar o seu transporte. 