

## PROBLEMAS DA OPERAÇÃO DE ÔNIBUS E GESTÃO DAS VELOCIDADES NAS MARGINAIS FORAM DISCUTIDOS NO INSTITUTO DE ENGENHARIA



Mobilidade urbana foi tema de debate no IE

FOTO CLAUDIONOR SILVA

A gestão das velocidades nas marginais Tietê e Pinheiros, como também a operação dos ônibus urbanos, foram assuntos polêmicos nas propostas dos dois candidatos mais votados na campanha pela prefeitura a cidade de São Paulo em 2016. Mesmo após a publicação dos resultados das eleições e, mais recentemente, com o prefeito já empossado, a contestação continua na imprensa sem, contudo, fundamentar-se em análises técnicas. Visando informar à comunidade técnica os resultados do planejamento de transporte do município, o Departamento de Mobilidade e Logística do Instituto de Engenharia convidou o secretário de Mobilidade e Transporte, Sergio Avelleda e o presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), João Octaviano Machado Neto, para expor – no último dia 25 de maio, na sede do IE – a situação da concessão dos serviços regulares por ônibus e os estudos referentes à Operação Marginal Segura. Com o propósito de ampliar a abordagem metodológica, como também trazer à mesa comentários sobre o assunto, quatro técnicos especializados em mobilidade urbana foram convidados, os quais têm se manifestado publicamente sobre gestão de transporte. Um moderador da entidade – engº Ivan Whately, diretor do Departamento de Mobilidade e Logística

ca – coordenou perguntas e comentários, mantendo-se o diálogo no âmbito da boa técnica. O evento foi uma oportunidade para colocar, frente a frente, profissionais ligados à mobilidade urbana, cujas ideias puderam ser comentadas com os demais convidados e com os que acompanharam pela transmissão ao vivo pelo site do IE na internet.

**Sergio Avelleda** – Graduado em Direito pela PUC-Campinas e pós-graduado em MBA Executivo pelo Insper, Sergio Avelleda, em janeiro deste ano assumiu a Secretaria de Mobilidade e Transportes. Ele iniciou sua atuação na Administração Pública do Estado de São Paulo, no setor de transporte sobre trilhos. Segundo Avelleda, a discussão da questão do transporte público por ônibus passa necessariamente pela questão urbanística. “Uma grande preocupação de sempre foi a nossa incapacidade para atender a questão da demanda. A superlotação de nossas unidades de transportes públicos é apenas o sintoma da doença. Temos que atacar as causas da enfermidade e isso não pode ser feito com uma aspirina ou outro remédio fraco. Há um vício em nossa cidade decorrente das faltas de cuidados e de planejamento que as gerações passadas dedicaram ao desenvolvimento urbano da cidade de São Paulo. Levaram as pessoas a morar cada vez mais longe e nunca

pensaram em criar naqueles recantos tão longínquos, atividade econômica, renda, empregos, estrutura de serviços públicos e de lazer que tornassem aqueles lugares autossuficientes e capazes de gerar condições de manter a população nesses bairros ou seu entorno.”

Para Avelleda, sem enfrentar a questão urbana não será possível resolver o problema das superlotações nos sistemas sobre pneus nem sobre trilhos. “Temos que planejar nossos sistemas de transporte urbano não apenas como elementos de conexão e de atendimento desta demanda atual, mas também como indutores de novas demandas. E também como indutores de desenvolvimento regional e de criação de áreas econômicas fora dos núcleos atuais das regiões centrais da cidade. Não é mais possível olhar o sistema de transporte público de ônibus como um esquema exclusivamente radial. Esse é evidentemente um desafio muito complexo de resolver porque exige um investimento em operação para criação dessa demanda. Mas não dá para fugir dessa realidade que terá que ser enfrentada mais cedo ou mais tarde. Hoje a cidade tem 14 600 ônibus, a maior frota do mundo. Não tem outra cidade do tamanho de São Paulo com tanto ônibus circulando. Um pouco deriva de ser preciso atender o deslocamento de gente que mora nas bordas da cidade e isso fica muito longe

dos locais onde elas vão ter que ir buscar sua renda. Mas muito também porque nossa rede de trilhos não é suficiente para atender a demanda estrutural, que precisa ser servida em alguns troncos e isso faz com que o número de ônibus seja muito elevado. Vou ter que decepcionar quem veio aqui achando que eu ia anunciar as diretrizes da próxima licitação de ônibus. Nós faremos isso no mês de junho em audiência pública. Não estou autorizado pelo prefeito a antecipar o assunto.”

**Ailton Brasiliense** – O engº Ailton Brasiliense, presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) fez uma exposição voltando no tempo e chegando aos dias atuais, além de projetar o futuro. “Quero falar de quatro cidades, cada uma delas situada fisicamente no mesmo local. A São Paulo de 1900, a de 1950, a de hoje e a do futuro, de 2030 ou coisa parecida. Em 1900 a população era pequena, de 200 000 habitantes, mas já tinha crescido uma barbaridade em relação aos últimos anos do século 19. Na ocasião foi contratada a multinacional Light para prestar vários serviços entre eles o poder de explorar energia elétrica e transportes, temas que estão intimamente ligados. O planejamento que as prefeituras da época fizeram em 15 anos consistiu em estender 200 quilômetros de trilhos de bonde. Em 1920 a cidade cresceu outra barbaridade, passando a 500 000 habitantes. De 1900 a 1950 a Light procurou tornar a cidade o mais compacta possível porque assim ela teria um lucro ótimo. Durante o período em que a Light esteve aqui, a cidade de São Paulo cresceu dez vezes em população e o consumo de energia elétrica aumentou 50 vezes. Mas seja como for a Light ordenou a cidade, tornando-a compacta, com custos de tarifas baratos e proporcionou a possibilidade da cidade ter tempos de viagens baixos. Isso tem muito a ver com tudo que se quer hoje.”

Brasiliense lembra que São Paulo já tinha, em 1950, 2 milhões de habitantes. “É por isso que digo que a cidade cresceu dez vezes a partir de 1900. Nesse período, São Paulo aumentou em quatro vezes a sua área. Mas, de qualquer forma, ainda tinha preservado a lógica e estratégia de ser uma cidade profundamente densa e com alta capacidade de transporte. Da década de 1950 à década de 1960, a cidade dobrou a população. De 1960 a 1970 aumentou sua população em 70%. Para abreviar, de 2000 a 2010 a cidade cresceu só 15%. Mas as extensões territoriais aumentaram absurdamente e é preciso considerar também o crescimento populacional dos municípios da região metropolitana. São Paulo tinha 2 milhões de habitantes em 1950

e hoje são quase 12 milhões de habitantes. Só que o entorno, que era de 400 000 moradores aumentou 25 vezes em 60 anos – atualmente são 10 milhões. Hoje para tentar mitigar os problemas de transporte público por pneu na cidade é preciso ver o que se faz com esse edital de licitação, ver em que pontos é possível torná-lo mais flexível. É fundamental que o sistema de transporte público seja entendido como único, como são entendidas todas as atividades fora do sistema de transportes. Tem que haver um plano diretor para a Região Metropolitana de São Paulo e não 39 planos diretores. Não se pode dissociar o espaço urbano e o uso do solo da questão do transporte de passageiros. Se não fizermos isso não conseguiremos reduzir os tempos de viagem. E, portanto, não conseguiremos ter uma tarifa menor e nem melhorar a qualidade das viagens.”

**João Octaviano Machado Neto** – O engenheiro civil, pela Escola de Engenharia Mauá, João Octaviano Machado Neto, é presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), desde janeiro último. Ele abordou, durante o evento, aspectos dos estudos referentes ao projeto Operação Marginal Segura. “Eu solicitei do prefeito João Doria, antes de aceitar o convite para presidente da CET, autorização para poder montar um grupo técnico que permitisse entender, sob o ponto de vista dos princípios da engenharia, como se aplicariam as diretrizes de um projeto desse tipo em relação ao trânsito das marginais do Tietê e do Pinheiros. Foram feitos os estudos técnicos que apontaram que haveria segurança para implantar um projeto onde se tivesse uma readequação das velocidades das marginais desde que alguns aspectos fossem observados dentro das melhores práticas da engenharia. O que fizemos? Passamos a tratar o projeto como um modelo de concessão rodoviária. Ou seja, passar a obedecer os princípios de uma via rápida que dê segurança ao usuário e que essa via possa desempenhar o seu papel de equipamento urbano, com racionalidade técnica, sempre do ponto de vista das boas práticas dentro da engenharia de trânsito. Para isso foi preciso pensar em ter uma boa fiscalização composta por equipes de campo e tecnologia. E, de fato, houve forte incremento desses recursos humanos e técnicos a serviço das duas marginais. Inclusive com participação mais ativa do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – o SAMU 192 – para dar segurança ao projeto. A CET tem história de 41 anos e não iria jogar fora seu prestígio para fazer um projeto sem embasamento técnico.”

### Projetos para Trânsito e Transporte

Funcionais - Básicos - Executivos

Infraestrutura Urbana,  
Rodoviária e Metroferroviária.

Sinalização.

Segurança Viária.

Polos Geradores de Tráfego.

Ciclovias, Pesquisas.

Estudos de Tráfego.



Qualidade é o nosso principal compromisso

+55 11 3129-7612  
www.qualitasurbis.com.br