

# AUTORIDADE METROPOLITANA: O CAMINHO PARA O FUTURO DOS TRANSPORTES NA RMSP

MARCELO CARDINALE BRANCO\*

O município de São Paulo criou, há alguns meses, conselhos setoriais consultivos dos quais participam pessoas da sociedade civil sem qualquer vínculo com a administração pública municipal e que, por sua experiência profissional ou pessoal, possam dar contribuição relevante ao município, formalmente e sem qualquer tipo de remuneração.

Como participe do Conselho de Transporte e Mobilidade vejo que esse mecanismo pode ser, realmente, um forte instrumento de apoio à administração pública na medida em que conseguimos focar nossos esforços em questões estruturais e conceituais, deixando à margem do Conselho os problemas rotineiros diários que afligem qualquer administrador público. Para responder a esses, as secretarias e empresas municipais têm estruturas montadas, seus executivos, diretores e conselhos de administração e fiscais.

Falando especificamente do setor de Mobilidade e Transportes não cabe ao Conselho, a meu ver, discutir questões práticas do dia a dia da cidade. Tipo: qual seria a melhor mão de direção a ser implantada em determinada rua, em que esquina deve ou não ser implantado um semáforo, qual a velocidade máxima mais adequada para esta ou aquela via. Cabe, isso sim, discutir políticas de redução de acidentes apresentada pelo município e que, certamente, levarão em conta questões de velocidade e de sinalização, semafórica ou não.

Mas é preciso ir mais além. Cabe ao Conselho discutir, definir e oferecer à cidade uma visão de futuro, aonde nós queremos chegar, considerando um horizonte não apenas da atual gestão municipal, mas em médio e longo prazo.

Os membros do Conselho Gestor deverão de ter liberdade de pensar e

propor, sem as armadilhas e amarras que comumente se apresentam ao administrador público, que tem problemas cotidianos a solucionar em um ambiente de falta de recursos, burocracia desumana e tantas outras dificuldades que tão bem conhecemos e que consomem o dia a dia do gestor.

A partir de uma visão de futuro nosso foco deverá ser centrado em responder à seguinte questão: que caminho nós devemos começar a trilhar hoje, que projeto nós devemos perseguir, mesmo que a princípio possa parecer impossível ou pouco provável de realizar, mas que, se realizado, certamente mudaria definitivamente o futuro da nossa cidade?

Se a visão do que queremos para nosso futuro realmente traduzir uma necessidade ou desejo da sociedade, veremos que esse desafio, por maior que seja ele, não será intransponível.

Esse será sempre um passo essencial: que a sociedade compartilhe, ao longo de todo o processo, essa visão de futuro. Qualquer grande projeto público deve ser compartilhado com a sociedade. O processo de transformação de uma cidade só será possível se os desejos e anseios sociais forem convergentes, a visão de futuro for compartilhada e houver comunicação social permanente, mostrando à sociedade, com clareza, de onde estamos partindo, quais serão as responsabilidades, esforços de cada um, quais os recursos necessário para alcançarmos o objetivo, como pretendemos buscar esses recursos e, fundamentalmente, onde queremos chegar.

Essa visão de futuro, se adequadamente estruturada, comunicada e compartilhada com a sociedade poderá se tornar verdadeiramente em um projeto de cidade, e não mais apenas em um ideal.

As primeiras reuniões de Conselho nos levaram a discutir dois aspectos centrais que podem ser traduzidos

nessa visão de futuro: a necessidade de completa integração dos sistemas de transportes e a humanização da cidade. Integração, eficiência, sustentabilidade e compartilhamento.

Desejamos uma cidade mais humana, onde as pessoas possam circular menos de carro e mais a pé, de bicicleta e transportes públicos, de forma segura e eficiente. Onde as ruas tenham mais do que a simples função de servir de passagem aos veículos, voltando a ter a função social do passado, sejam a área de convivência entre vizinhos e visitantes. Seria essa uma visão bucólica, pouco realista? Será que o automóvel se tornou tão dono de nosso espaço urbano que não seja possível imaginar um futuro em que as pessoas sejam mais valorizadas nas ruas do que os veículos? Não nos parece ser assim. Diria até que o desejo constantemente demonstrado pela cidade é realmente o oposto: qualquer projeto que permita que as pessoas estejam nas ruas é absoluto sucesso, tem sido assim. A lotação das mesinhas colocadas nas calçadas pelos bares e dos eventos de ruas na Vila Madalena, a Virada Cultural e Virada Esportiva, as ruas fechadas para lazer aos finais de semana no Alto da Boa Vista, a utilização, em feriados e finais de semana, de ciclo faixas de lazer em grandes e importantes avenidas, o projeto de compartilhamento de bicicletas, a recuperação de pequenas praças que passam a ter, todas as manhãs e nos finais de semana, um volume de frequentadores antes inimaginável – e o número de ciclistas que circulam em grupos cada vez maiores todas as noites e em praticamente todos os bairros da cidade, nos dão a clara sinalização de que essa visão de futuro não só não é impossível como demonstra o desejo da sociedade. É preciso que os gestores acreditem nela para que saia do formato de um desejo para se transformar em uma meta, em um padrão de cidade a ser buscado.

Naturalmente, esse desejo haverá de ser traduzido em um conceito, em diretrizes, programas, ótimos projetos e execução primorosa. Visão de futuro sem ação será, aí sim, apenas um sonho.

Poderíamos imaginar o começo da aplicação desses conceitos nos miolos de bairro, onde as pessoas se habituem a um maior respeito ao pedestre e ciclistas, mesmo sem haver a segregação das cicloviárias. Que permitam a experiência de respeitar uma rua de lazer quando estiver na função de motorista e a levar seus filhos a essa mesma rua como pedestres e assim por diante. Mas, importante insistir, é preciso partir de um desejo profundo de interferir no futuro, para que não seja uma repetição do passado.

São Paulo precisa liderar esse processo de transformação das cidades brasileiras. Se mostrarmos que é possível aqui, será possível em qualquer cidade brasileira.

Quando falamos de ampla reestruturação e integração de sistemas de transportes, nosso desejo de futuro nos leva a uma cidade em que o cidadão possa contar com sistemas inteligentes, confiáveis, seguros, confortáveis e sustentáveis, implantados em rede e que atendam a todas as regiões – integrados de forma física e tarifária.

Não por acaso, uma cidade onde os sistemas de transportes públicos tenham essas características será, certamente, uma cidade mais humana.

Existem inúmeras dificuldades para alcançar esse modelo desejado. Mas temos convicção de que o grande passo a ser dado será a criação de uma autoridade metropolitana de transportes. Não é possível implantar uma rede abrangente e eficiente em uma região com tantos municípios, com conceitos e regras tão distintas, sem que haja um planejamento único. Jamais será viável um projeto municipal que não esteja fortemente atrelado aos programas de investimento e expansão do Metrô e da CPTM. E o inverso também é verdadeiro: os sistemas sobre trilhos dependem dos sistemas de ônibus, muito mais capilares. E todos eles dependem de algum trajeto feito a pé, de bicicleta ou de carro.

É fundamental que o plano de transportes da região metropolitana

seja um único plano, ainda que possamos discutir responsabilidades distintas entre os seus partícipes, e para cada um dos programas e projetos. É fundamental que as características dos coletivos sejam as mesmas em cada um dos municípios, se queremos ter uma rede realmente integrada e única, e se desejamos ter algum controle sobre as emissões de poluentes na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP).

Também é fundamental que a regulamentação de circulação de veículos de cargas seja a mesma em todos os municípios que compõem a RMSP, de forma a que essas cargas sejam entregues indistintamente entre esses municípios, utilizando-se o mesmo padrão de veículos, a mesma metodologia de carga e descarga e, preferivelmente, seguindo um mesmo padrão de restrições de circulação.

Os critérios de implantação de sinalização, autuação, tempos semaforicos, principalmente em travessias de pedestres, regras para ciclistas, comunicação e campanhas para redução de acidentes devem ser obrigatoriamente unificados.

E que valorizemos, cada vez mais, os sistemas coletivos, compartilhados, característica básica dos transportes públicos, mas também possível em projetos privados, como aqueles de compartilhamento de bicicletas e automóveis. Esses devem ser sempre incentivados, pois permitem ao usuário usufruir da mesma liberdade de trajetos de um veículo privado, sem arcar com o ônus associado a possuir um carro só seu... Utilização de transporte público em dias úteis e veículo individual nos finais de semana, por exemplo. E se essas facilidades estiverem em todos os municípios da Grande São Paulo, estamos falando realmente de uma rede.

Olhando para o presente, mas com um olhar para o futuro, também nos parece incompreensível que o poder público não se dedique à sustentabilidade no setor de transportes, à evolução tecnológica dos veículos que compõem as frotas de ônibus municipais, à substituição da matriz energética no setor.

O Estado, através da EMTU, tem seu programa de evolução tecnológica e redução de emissões, mas as pequenas ações ali desenvolvidas pouco in-

fluenciam ou beneficiam as frotas dos municípios metropolitanos. Não é possível justificar a ineficiência energética dos transportes públicos sobre pneus somente pela questão de custo. Cuidar do meio ambiente e da saúde das pessoas custa (e custa caro), mas é para isso que existe a presença do Estado, os governos municipais, estaduais e federal. Aparentemente, a forma mais barata de transportar pessoas é utilizando-se de ônibus com tecnologia ultrapassada, diesel com alto índice de enxofre, sem implantar corredores exclusivos de circulação. Mas a verdade é que essa aparente economia, obtida, em tese, com esse modelo equivocado, é mascarada pela falta de contabilização dos custos indiretos, sociais e ambientais. A sociedade estará pagando uma conta invisível, de degradação da qualidade do ar, de tempo perdido pelas pessoas em congestionamentos, de desumanização das cidades. É o oposto do modelo que desejamos em nossa visão de futuro. A sabedoria será converter imensos prejuízos causados pela ineficiência do setor de transportes em recursos para modificar essa realidade. E essa grande engenharia precisa de coesão, de lideranças, de unificação de objetivos e de esforços.

A criação de uma autoridade metropolitana nos daria a oportunidade de transformar a realidade atual, chamando todos a participar de um único projeto, incluindo a necessária substituição da matriz energética e a evolução tecnológica dos veículos (em particular dos ônibus).

Ou seja, nos parece que a criação dessa Autoridade é hoje o maior ideal a ser buscado como meio para conseguirmos resolver os grandes gargalos dos sistemas de transportes na RMSP.

Mas essa criação, naturalmente, não depende somente do município de São Paulo. O principal ator nessa grande missão será o Estado de São Paulo, que detém maioria absoluta das ações do Metrô e da CPTM e sobre quem recai a responsabilidade de cuidar dos meios de transportes metropolitanos, ligações entre cidades.

Temos total conhecimento das dificuldades que surgirão ao longo desse processo, motivos pelos quais se discute a criação de uma Autoridade Metropolitana há tantos anos, sem sucesso na sua criação. Mas também é preciso


considerar que não tivemos um alinhamento político tão significativo quanto ao que vemos nos dias de hoje, em que mais de 80% dos partidos políticos que possuem prefeitos nas cidades da RMSP são partidos da base de apoio do governador, incluindo aí o prefeito de São Paulo.

Se tivermos um olhar para fora do Brasil, outros países já enfrentaram essa questão de forma extremamente eficiente. A autoridade responsável pelos transportes em Île de France (STIF), criada em 1959, opera a rede de transportes utilizada por quase 12 milhões de pessoas em 12 000 quilômetros quadrados, 8,3 milhões de viagens por dia feitas por transportes públicos em 1 281 distritos, distribuídos em diversos municípios, incluindo a cidade de Paris. São 16 linhas de metrô, cinco linhas de RER (rede expressa regional) e uma rede ferroviária regional clássica, que somam quase 1 800 quilômetros de trilhos.

Apesar das enormes diferenças entre as duas regiões e particularmente do gigantismo da RMSP, não imagino que a costura para atender aos interesses das populações desses municípios, entre eles cidades muito pequenas, tenha sido mais fácil do que seria aqui

na nossa região metropolitana. Mas o projeto foi implantado, certamente com muito planejamento, determinação e trabalho.

Enfim, sabemos que serão inúmeras as dificuldades para levar adiante um projeto dessa magnitude, mas, certamente, esse será o caminho para modificar o futuro, para buscar a transformação que nossas cidades precisam e merecem.

É preciso dar o primeiro passo. No âmbito do Estado, a reativação do Conselho Diretor de Transportes Integrados (CDTI), providência que já está em discussão, permitirá a unificação do planejamento das ações entre o Estado e o município de São Paulo. Certamente, esse será o fórum mais adequado para o avanço de um projeto dessa envergadura e por onde podemos concretamente iniciá-lo. 


*\* **Marcelo Cardinale Branco** é Administrador de Empresas com mestrado em Engenharia pela Poli/USP. Consultor em Transportes, Urbanismo e Gestão, professor convidado do curso de pós-graduação em Gestão de Cidades da Poli/USP. Atualmente preside o Conselho Gestor de Transporte e Mobilidade do Município de São Paulo*

*E-mail: [marcelobranco@uol.com.br](mailto:marcelobranco@uol.com.br)*

## PALESTRA NO IE SOBRE MICRO E MINIGERAÇÃO DISTRIBUÍDA

**P**romovida pelo Departamento de Engenharia de Energia e Telecomunicações e Divisão de Instalações Elétricas do Instituto de Engenharia (IE), realizou-se em 29 de junho último nas dependências da entidade, a palestra “Micro e Minigeração distribuída no Brasil – Sistema de Compensação de Energia Elétrica”, ministrada pelo engenheiro Paulo Peniche de Mello, da Sixtron Consultoria e Treinamento Ltda. Além do palestrante, compuseram a mesa dos trabalhos Marco Antônio Augusti (pela Sixtron) e os engenheiros Alessio Bento Borelli, Paulo Barreto e Oswaldo Boccia (pelo IE).

A conferência iniciou-se com es-

clarecimento sobre definições e termos afetos à Geração Distribuída (GD), seguindo-se a análise sobre seus benefícios e suas desvantagens. Abordou-se sobre os Procedimentos para Viabilização do Acesso bem como as demais etapas decorrentes. Houve importante esclarecimento sobre os Sistemas de Medição, Tipos de Contrato, Relação Custo/Benefício e Incidência de Impostos. Com exemplos didáticos e claros expôs-se a Análise de Custos para os grupos tarifários A e B. No encerramento da palestra houve comentários sobre os Gráficos de Evolução das Instalações de Geração de Energia Fotovoltaica, suas Tendências e Projeções, considerando-se inclusive justificativa diante da situação atual do país. 

### Projetos para Trânsito e Transporte

Funcionais - Básicos - Executivos

Infraestrutura Urbana,

Rodoviária e Metroferroviária.

Sinalização.

Segurança Viária.

Polos Geradores de Tráfego.

Cicloviárias, Pesquisas.

Estudos de Tráfego.



Qualidade é o nosso  
principal compromisso

+55 11 3129-7612  
[www.qualitasurbis.com.br](http://www.qualitasurbis.com.br)