

Os problemas de mobilidade urbana de São Paulo, num relance



Não é lenda urbana: em 1933, com 888 000 habitantes, a cidade de São Paulo contava com uma rede de bondes de 258 quilômetros de extensão, três vezes maior que a da atual rede de metrô. Pouco depois os trilhos de bonde chegaram a 500 quilômetros, tudo dentro do município paulistano. O sistema de bondes naquela época era responsável por 84% das viagens em modo coletivo, realizando aproximadamente 1,2 milhão de viagens/dia. Logo em seguida, no entanto, o bonde foi perdendo lugar para os ônibus – e os automóveis, que foram se multiplicando rapidamente –, entrando em obsolescência até desaparecer em 1968. Entre 1960 e 1973, antes do início da operação do metrô, o ônibus era um modo de transporte coletivo quase exclusivo, uma vez que era pequena a participação dos trens no transporte urbano.

Ainda de volta ao passado, em 1900 já funcionava por aqui a São Paulo Tramway, Light and Power Company, mais conhecida como Light São Paulo, empresa de origem canadense que atuou na capital paulista em atividades de geração, distribuição de energia elétrica e transporte público por bondes. Ao mesmo tempo já cortavam a cidade importantes ferrovias construídas no século anterior. De alguma forma, quem ordenou o uso do solo paulistano nesses primórdios foi a Light, tanto por interesse urbano quanto financeiro.

Inclusive, em meados dos anos 1920 a Light realizou seu Plano Integrado de Transportes. O projeto propunha uma rede de metrô articulada a outros meios (ônibus e bondes) para estender o sistema de transporte coletivo às novas dimensões urbanas. Assim, a sobrevivência dos bondes dependeria da implantação de linhas de metrô, única forma de atender às escalas (volume, extensão e velocidade) de deslocamentos que as novas dimensões da cidade se impunham. O ônibus apresentaria a flexibilidade adequada para circular desde o centro até os bairros periféricos sem infraestrutura viária, dispostos quase que aleatoriamente pelo território. Flexibilidade impossível aos sistemas sobre trilhos.

Ocorre que o plano da Light foi sendo detalhado ao mesmo tempo em que tramitava o Plano de Avenidas, do prefeito Prestes Maia, o qual estava bastante alinhado aos interesses políticos no fim do monopólio estrangeiro (lembrando que a Light era canadense) e no apoio crescente ao automóvel. Em outras palavras, houve um embate entre um projeto que empreenderia uma mudança na estrutura urbana baseada em transportes sobre trilhos e outro, baseado no desenvolvimento viário e em automóveis. Por fim, o projeto da Light foi abandonado. Ou seja, a Câmara Municipal de São Paulo jogou o projeto da Light no lixo e a cidade ficou com o plano de Prestes Maia de fazer um anel viário para circulação de carros numa época que nem eram vistos muitos carros circulando pelas ruas e avenidas.

Vale dizer, a companhia canadense podia dar atenção para a cidade tanto pelo lado da eletricidade quanto dos trilhos. Como foi dito antes, as linhas ferroviárias já estavam em plena opera-

ção na época. Havia ligação por trilhos entre Jundiaí e o Porto de Santos e dentro da capital também funcionava um emaranhado de linhas férreas. Já existiam as linhas que atualmente são conhecidas pelas denominações 7-Rubi, 10-Turquesa e 12-Safira da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) – que por sinal completa 25 anos de existência em 2017 –, linhas essas que atendiam a região metropolitana e onde estavam localizadas as principais indústrias que chegaram à cidade de São Paulo e entorno.

Durante décadas, desde o começo do século passado até os anos 1950 a capital paulista teve uma quantidade muito grande de pessoas empregadas no setor industrial. Nos últimos anos, no entanto, observamos que a maior parte dos empregos saiu da indústria e foi para os serviços. Com o predomínio do transporte individual por automóvel, formou-se um consenso de que as políticas de uso e ocupação do solo, transporte e trânsito deixaram de convergir, como antes. Numa visão mais ampla, os municípios em geral vivem buscando soluções que só oferecem mais lugar para os carros e as motocicletas. Nessas condições, fica complicado que se consiga trazer os empregos para as proximidades dos locais de moradia das pessoas em cidades grandes como São Paulo.

Com o extraordinário adensamento da capital paulista, hoje a margem para consertar as distorções urbanas que vêm de longe é muito estreita. Cabe, portanto, focar o olhar no futuro e planejar melhor o que vem por aí. De qualquer forma, o modelo de planejamento da Light, nas primeiras décadas do século passado – e os exemplos dados pelas linhas ferroviárias que antecederam a CPTM – constituíram uma demonstração de que o caminho mais aceitável é tornar o sistema metroferroviário atual e futuro num esquema estruturador de transporte, moradia, comércio e serviços. Ou seja, é preciso distribuir esses interesses ao longo das linhas metroferroviárias se quisermos vislumbrar um futuro menos caótico.

É preciso, com base na rede estrutural de trilhos, somar uma rede de pneus municipais e intermunicipais, para atender as demandas desses dois níveis, ajudando a propor um plano diretor da RMS, que por sua vez deve atender as viagens de saúde, trabalho, educação, compras, entre outros. Nesse sentido, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos tem um plano para 2030 que busca atender essas necessidades.

Outra boa notícia é que o Plano Diretor de São Paulo de dois anos atrás procura qualificar melhor os novos projetos de modo que estações de metrô e de trens metropolitanos, assim como os terminais tanto da São Paulo Transportes (SPT) quanto da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU/SP), tenham uma metragem quadrada maior do que a adotada nos planos diretores anteriores. ➔

AILTON BRASILIENSE PIRES

é engenheiro eletricitista e atual presidente da ANTP. Foi presidente da CET-SP, diretor do Denatran, presidente do Contran, chefe de Planejamento no Metrô-SP, e superintendente na CPTM
E-mail: ailtonbrasiliense@antp.org.br