

→ Ocupações irregulares desorganizam sistemas viários

Ligações entre bairros de uma mesma região são um dos grandes desafios do transporte público de São Paulo

Assim como é desejável que se promovam "novas centralidades", como dizem os urbanistas, é evidente também que os moradores de São Paulo têm de poder se deslocar e, para isso, dispor de um transporte público digno do nome. "É possível promover maior mistura de trabalho, educação, consumo, moradia e outras atividades urbanas, mas isso não vai evitar que as pessoas circulem de lá para cá e atravessem São Paulo todos os dias", diz o urbanista Anderson Kazuo Nakano, do Instituto Pólis.

O Estado percorreu a periferia e o centro nos horários de pico, e constatou que os terminais funcionam relativamente bem. O gargalo está nos pontos de ônibus fora deles, sobretudo nos percursos intermediários, e nas ligações entre bairros de uma mesma região. Nakano observa que na Região Metropolitana, a proliferação de loteamentos irregulares e de favelas levou a sistemas viários locais, de interligação entre bairros vizinhos, bastante truncados. "Ao longo dos anos investimos em grandes avenidas e eixos de transporte coletivo que procuram atacar o problema da macro-acessibilidade (entre regiões, distritos e municípios) a partir de eixos que, muitas vezes, estão em conflito com sistemas viários

locais", diz Nakano.

Na zona leste, por exemplo, há poucos eixos norte-sul (Avenida Aricanduva, Jacu-Pêssego) e predominância dos eixos leste-oeste (Avenida Celso Garcia, Radial Leste, Sapopemba, São Miguel, linha do metrô e trens da CPTM). "Isso faz com que seja difícil você ir, por exemplo, da Cidade Tiradentes para Lajeado, ou de São Mateus para a Penha", descreve Nakano.

A resposta do prefeito Gilberto Kassab é o metrô. "O desenho da rede de metrô vai fazer as ligações perimetrais que não havia, formando anéis", disse ao Estado. Kassab ressalta que, depois de 30 anos em que o metrô foi incumbência do Estado, a Prefeitura investiu R\$ 1 bilhão no seu primeiro mandato e investirá outro R\$ 1 bilhão até o final de sua gestão, em 2012.

O urbanista Jaime Lerner não vê o metrô como solução. "Há um falso dilema entre carro e metrô. Nem um nem outro", descarta. "As cidades hoje não vão construir redes completas de metrô." Londres, Paris, Moscou e Nova York construíram as suas há mais de cem anos, quando não existia ônibus e era mais barato trabalhar no subsolo. "Hoje, é impossível", diz o urbanista. "Em São Paulo, 84% dos deslocamentos são na superfície, e continuarão assim." Lerner,

que há quase quatro décadas introduziu os corredores de ônibus e o sistema integrado de transportes em Curitiba, defende "metronizar" a superfície - dar aos deslocamentos nela qualidade de metrô.

Kassab também tem lançado mão do monotrilho, um trem sobre pneus que trafega em vias elevadas. "Não é tão veloz quanto o metrô, mas muitas vezes superior ao ônibus em conforto e velocidade." O primeiro será o Expresso Tiradentes, na zona norte, investimento de R\$ 1 bilhão da Prefeitura e parceria com Estado. O segundo será o Corredor Zona Sul, de 34 km, com participação da iniciativa privada. O Corredor da Avenida Celso Garcia deverá ser um metrô subterrâneo. Segundo Kassab, os três devem beneficiar 2 milhões de pessoas.

Outro problema é o trânsito. O secretário dos Transportes, Alexandre de Moraes, diz que, para aumentar a vazão dos ônibus, tem proibido o estacionamento em várias regiões. Na Rua Augusta, o trajeto caiu de 54 para 30 minutos, em média. Quando o Trecho Sul do Rodoanel estiver pronto, em março, a Prefeitura vai impedir a circulação de caminhões em horários de pico em vias como as Marginais e a Avenida dos Bandeirantes, para liberar as pistas para os ônibus.