

POLÍTICA DE TRANSPORTE
PARA A CIDADE DE SÃO
PAULO

E. J. DAROS

POLÍTICA DE TRANSPORTE PARA A CIDADE DE SÃO PAULO

INTRODUÇÃO

O transporte público está perdendo sua participação relativa no mercado. A frota de veículos automotores cresce rapidamente, elevando o índice de motorização na Cidade de São Paulo a 2 habitantes por veículo. Os serviços de transporte se realizam utilizando uma infraestrutura inadequada para o elevado volume de trânsito. A poluição e o congestionamento decorrentes desse desajuste e da exagerada participação do transporte privado na estrutura da demanda deterioram a qualidade de vida, impondo elevado custo social aos segmentos da população mais afetados. Não obstante ter havido significativa redução nos acidentes de trânsito, os índices ainda são muito elevados e o ônus maior recai sobre a população pobre, que constitui a maioria dos pedestres atropelados. A mobilidade dos que dependem de transporte público é seriamente prejudicada pela ausência de uma rede integrada que possibilite ao cidadão alcançar qualquer bairro da cidade rapidamente. Não obstante terem sido instalados alguns corredores exclusivos para ônibus, sua operação é ineficiente. Os serviços de metrô e de transporte utilizando as antigas linhas ferroviárias não conseguiram se integrar completamente, muito menos o fazem de forma adequada com o transporte por ônibus. Seu ritmo de expansão não permite antever para as próximas décadas a existência de uma rede metroviária que atenda plenamente as necessidades de transporte de massa.

É necessário, portanto, definir-se uma nova política de transporte urbano para a Cidade de São Paulo de maneira a assegurar mobilidade a baixo custo e com o mínimo possível de impacto negativo sobre a população e o meio ambiente.

Em outras palavras, a participação do transporte público na demanda deve aumentar significativamente, respeitando, porém, a livre opção do usuário e garantindo-lhe a necessária acessibilidade a todos os bairros da cidade em condições adequadas de conforto, segurança, custos e tempo.

POLÍTICA DE TRANSPORTE URBANO

Quando se fala em política, pensa-se logo num conjunto de proposições genéricas, repletas de aspirações inatingíveis, e com pouca ou nenhuma influência sobre o dia-a-dia do cidadão. Isso se deve a nossa tradição cultural de fugir da realidade desconfortável e de perseguir objetivos que a todos agradem. Propõe-se aqui, ao contrário, dez regras gerais para solucionarem conflitos indesejáveis cuja presença têm-nos atormentado.

A *primeira* regra diz respeito a garantir a soberania do consumidor. Em outras palavras, *deve-se respeitar a livre opção do cidadão escolher o serviço de transporte que melhor atenda suas necessidades*. Não é demais aqui lembrar que elas mudam, conforme o momento e o local, tornando variável a maneira de um mesmo usuário atendê-las. Os táxis, somente para citar um exemplo, não obstante se destinarem a segmentos de renda mais alta, são muito usados pela população não motorizada, ainda que de baixa renda, em circunstâncias especiais.

A *segunda* regra se refere ao uso do espaço público pelo trânsito, que nada mais é que a expressão física dos serviços de transportes. *A prioridade primeira deve ser dada ao pedestre; em seguida, aos transportes públicos e aos serviços públicos em geral; a terceira, ao transporte de carga, com restrição de horários, itinerários e tipos de veículos; e, finalmente, se ainda houver espaço disponível, aos veículos particulares.*

Aparentemente, essa regra conflita com a anterior, pois nega prioridade ao transporte privado, tão desejado pela população. Esse aparente conflito será elucidado mais adiante.

A *terceira* regra é de que **a expansão da infra-estrutura de transportes não deve se fazer reduzindo o espaço público destinado a outros fins**. Isso quer dizer que a prioridade dada à expansão do transporte público não justifica a destruição de praças e outros logradouros públicos da cidade como tem acontecido. O espaço adicional para sua expansão deve ser conseguido por meio de desapropriações ou negociações com os proprietários dos imóveis da área em questão. Até hoje os custos da infra-estrutura são assumidos pelo governo e os benefícios de sua ampliação e melhoria pelo setor privado. Ressalvemos, contudo, alguns exemplos de desvalorização imobiliária pela implantação de projetos de transporte inadequados.

A *quarta* regra é de **que o desenvolvimento dos serviços de transportes deve ser sustentável e auto-sustentado ao máximo possível**. **Sustentável**, na medida em que os níveis de poluição sonora e atmosférica, bem como de danos à população por acidentes devem se manter dentro de padrões saudáveis, levando em conta as limitações dos mais frágeis. Hoje, as crianças, os idosos e os portadores de deficiência estão pagando um preço muito elevado pelos efeitos negativos do transporte caótico em nossa cidade. **Auto-sustentado**, na medida em que os próprios serviços devem gerar recursos para sua operação e expansão: tarifas realistas para os transportes públicos; e cobrança correta do ônus do transporte privado, seja para a operação do trânsito, seja para a expansão da infra-estrutura. Além disso, exigência de equipamentos anti-poluição nos veículos e de regras de conduta no trânsito compatíveis com a qualidade ambiental e a segurança desejadas.

A quinta regra se refere à necessidade de estrito controle sobre a distribuição no espaço urbano das atividades econômicas, sociais e culturais, assim como das habitações, e sobre sua forma de organização em função da disponibilidade presente e futura de transporte público e de infra-estrutura para o transporte privado. Os transportes não devem condicionar a estrutura desejada de cidade, mas devem ser parte integrante de seu projeto de desenvolvimento, assim como elevadores e escadas se integram nos edifícios. Como se pode falar em aumento do transporte público na demanda, se grandes edifícios são construídos em morros e em áreas sem vocação para isso? Exemplo gritante de desajuste são os dois maiores estádios de futebol de São Paulo construídos em zonas residenciais de luxo e longe dos trilhos. E o que dizer de conjuntos habitacionais que estimulam o uso do transporte privado?

A sexta regra é a de mobilizar ao máximo possível os interesses do setor privado na expansão do transporte público, seja para investir diretamente naquilo que lhe possa gerar rendas (estações e passarelas, por exemplo), seja para ceder espaço para ampliação das ruas e avenidas em troca de direitos adicionais de construção no próprio local ou fora dele.

A sétima regra é a de estimular a competição na prestação dos serviços de transporte público, garantindo-se, porém, qualidade e segurança. As características monopolistas dos serviços não devem impedir a busca da competição por meio de um sistema de licitações que reduza ao mínimo possível a duração da concessão. E nos locais e condições em que o serviço pode ser prestado pelo setor privado de maneira competitiva, intervir somente para garantir a segurança e a sua boa qualidade. Os serviços de táxis não respeitam essa regra no Município de São Paulo que os cartelizou por meio de tarifas elevadas, uniformes e rígidas, prejudicando a população.

O incidente havido em Brasília com o Presidente do CADE, agredido por taxistas no aeroporto de Brasília, é um bom exemplo da rigidez do sistema. Tentaram impedi-lo de usar um táxi de cooperativa que dava desconto tarifário. No outro extremo estão as peruas e lotações em São Paulo. Autorizadas ou não, operam de forma desorganizada, competindo com os ônibus cujos serviços desestruturados e alheios às necessidades da população ficam mais vazios ainda.

A *oitava* regra se refere à *redução das necessidades de deslocamentos e ao estímulo do transporte público por meio de medidas operacionais no trânsito e de localização e distribuição de atividades no espaço urbano*. Basta uma análise superficial da distribuição dos edifícios públicos pela Cidade de São Paulo para se constatar que sua concentração ao longo dos corredores de transporte público, especialmente do Metrô, diminuiria a necessidade de deslocamentos e favoreceria o transporte público. Da mesma forma, antigas escolas públicas situadas em bairros residenciais de classe média alta poderiam se deslocar para as regiões onde residem seus alunos, diminuindo os deslocamentos e liberando recursos para novas escolas públicas, tendo em vista o alto valor dos terrenos ocupados nesses bairros.

A *nona* regra é de que *a infra-estrutura, sinalização, operação e fiscalização do trânsito urbano deve assegurar a pedestres, motoristas e passageiros condições de acessibilidade, conforto e segurança*. O novo Código de Trânsito Brasileiro estabelece que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos. É de se entender, contudo, que essa segurança não seja conseguida com sacrifício do conforto e da acessibilidade resultante das más condições, ou até mesmo da ausência de infra-estrutura, bem como de operação e sinalização inadequadas. Isso acontece comumente com a circulação de pedestres sujeita a todo tipo de restrição e impedimento;

A *décima* regra, que é a outra face da primeira, isto é, a que assegura a liberdade de opção do usuário, é a de *estruturar-se a oferta de acordo com as necessidades da população*. A falta de sintonia da oferta de transportes públicos com as necessidades da população explica, em grande parte, a queda na sua demanda. O usuário somente consegue um deslocamento razoável de um bairro a outro após um grande esforço em busca de informações, e muitas experiências e erros. Após se tornar cativo da linha, ou combinação de linhas, procura não se afastar dessa rotina. As oportunidades da cidade para o usuário cativo dos transportes públicos são pouco exploradas devido aos esforços e riscos que qualquer deslocamento novo oferece, além do tempo exagerado em realizá-lo.

REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO RÁPIDO

Nas cidades onde existe rede de metrô é possível para o cidadão deslocar-se de um ponto qualquer para outro por meio da fácil localização da estação mais próxima para embarque e da identificação da estação onde deve descer. É o que fazem os afortunados que residem e trabalham em locais próximos às linhas do Metrô da Cidade de São Paulo.

Em cidades que não dispõem de metrô, funciona o sistema de linhas de ônibus que ligam o centro com o bairro. Se o cidadão desejar deslocar-se de um bairro para outro, terá de ir até o centro. Curitiba criou uma rede de transporte público por ônibus que permite ligações entre bairros, porém com velocidade mais lenta que a dos corredores especiais, e com itinerários muito longos. A Cidade de São Paulo não dispõe de rede de metrô. Tampouco os corredores e linhas de ônibus se estruturam e são operados como linhas de metrô. A demanda potencial de serviços de transporte público existe e não é atendida.

O cidadão que estiver num local qualquer e quiser se deslocar para outro é acometido de grande angústia se não for morador do bairro. Não sabe a que "estação" se dirigir, tampouco em que "estação" sair, pois elas somente existem no metrô e nos corredores especiais de ônibus. O que se observa são milhares de postes de madeira, sem identificação, distribuídos pela cidade para localizar pontos de centenas de linhas de ônibus cujos trajetos completos somente são conhecidos por poucos. A sensação que se tem fora do sistema de integração metrô-ônibus, é de que S. Paulo forma um imenso aglomerado de cidades do interior interligadas por linhas de ônibus distribuídas em longos e confusos trajetos. O que menos importa nesse sistema é o tempo consumido nas viagens e a frequência dos serviços. Além disso, ignorando e desprezando as necessidades do usuário, distribuíram-se pela cidade alguns terminais de transporte interurbano segundo o critério de regiões de destino, no País e no Estado. Somente os mais ditosos que moram próximos a determinado terminal, e coincidentemente desejam se deslocar para as regiões cujas linhas interurbanas dele se servem, dispensam a aventura, ou o grande dispêndio com táxi, de cruzar a cidade com malas e sacolas utilizando o transporte público.

É urgente que se defina e se implante uma rede de transporte público rápido por ônibus, operados em corredores exclusivos, ou em outro modo preferencial até que esses se implantem, e integrados ao transporte por trilho, constituindo o que se poderia chamar de sistema de metrobus.

Os pontos de ônibus se transformariam em estações, com nomes definidos e facilmente identificáveis pela população, e a organização e operação dos serviços de ônibus seriam semelhantes às do metrô. A rede deveria ser o mais fechada possível para estimular seu uso, prevendo-se, porém, que grande parte das linhas de ônibus desse sistema seriam substituídas por linhas de metrô, no futuro.

O sistema de metrobus operaria com tarifa única e ônibus de elevada capacidade. Em cada estação desse sistema haveria serviços complementares de ônibus menores, táxis e peruas. Da mesma forma, seriam ali instalados estacionamentos de bicicletas e motos. Os estacionamentos de automóveis seriam regulamentados somente, deixando que a iniciativa privada atendesse a demanda. Dado o grande interesse comercial nessas estações, a formulação de seu projeto deveria contar com a participação da iniciativa privada para facilitar a posterior licitação da concessão. Como parte das linhas de ônibus poderá ser substituída por metrô, sua estruturação deverá ser feita em coordenação com a Companhia do Metropolitano de São Paulo, pois muitas estações terão de ser desativadas no futuro, exigindo, portanto, a utilização de estruturas desmontáveis.

SERVIÇOS COMPLEMENTARES AO SISTEMA METROBUS

A extensão da Cidade de São Paulo, sua topografia e forma de uso do solo, tornam economicamente inviável atender todas suas necessidades de transporte público por meio do sistema de metrobus. Com o objetivo de completá-lo, seria organizada uma rede complementar de transporte público para ser operada de duas formas: por meio de concessão, nas linhas mais longas e que necessitem de regulamentação visando garantir um mínimo de regularidade e frequência dos serviços; e por livre atuação do mercado, nos trajetos mais curtos.

TARIFAS E OPERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Propõe-se tarifa única no sistema básico, denominado de **metrobus**. Ele estaria assentado numa área cuja densidade de usuários permitisse a operação de unidades de grande capacidade e com frequência adequada para assegurar condições competitivas com o transporte privado.

Os custos nesse sistema deverão ser mais baixos dos que se verificam hoje, desde que sua operação, apoiada em infra-estrutura e sinalização preferenciais, assegure velocidade bem mais elevada que a atual. Caso contrário, o sistema não terá condições de aumentar a participação do transporte público na estrutura da demanda. A maior velocidade representa melhor utilização dos equipamentos e redução substancial do custo por passageiro atendido. Nesse caso não haveria concessão do serviço e sim terceirização da sua prestação, por meio de licitação das linhas que estruturarão o sistema de **metrobus**. O pagamento do operador de ônibus seria por quilômetro rodado. É óbvio que o custo por quilômetro dos veículos em locais mais acidentados e com mais passageiros será superior aos dos locais planos e com menos passageiros. Daí a importância da licitação ser feita separadamente por linha principal que formará a rede. O prazo do contrato deve ser o mais curto possível para garantir a competição ao longo do tempo.

Nas linhas complementares concedidas deveria se adotar um novo modelo. A definição de trajetos, frequência e pontos de parada seriam estabelecidos por meio de estudos técnicos, envolvendo várias alternativas a serem discutidas diretamente com a comunidade e com os potenciais concessionários. Diferentes tipos de veículos poderiam ser considerados, dependendo da frequência desejada, da demanda e da topografia, bem como das características das vias nos trajetos considerados. Ao final, o poder concedente faria sua estimativa de tarifas conforme algumas alternativas de frequência, de paradas e de tipos de veículos para voltar a discutir com a comunidade e selecionar a considerada mais adequada para ser licitada. **Depois disso, então, seria feita a licitação, tendo já definidas todas as variáveis, que se tornariam parâmetros, de forma a não deixar dúvidas que os serviços previstos nas várias propostas terão de ser idênticos e que ganhará o candidato que oferecer a tarifa mais baixa. Os riscos e vantagens econômico-financeiros seriam inteiramente do concessionário vitorioso.**

A vantagem desse procedimento é de se abrir o processo de planejamento das linhas complementares à comunidade e aos concessionários interessados. Além disso, tornar claro aos usuários que frequência, distância entre pontos e trajetos têm custos. De outro lado, feita a concessão do serviço, haverá interesse do empresário de agradar seu cliente para não perder receita. Ainda que tenha o monopólio ao longo do trajeto, seguramente, sofrerá competição fora dele, em trajetos alternativos. Por sua vez, o setor público, que fornecerá a infra-estrutura e a sinalização, deve dar condições ao concessionário de poder desenvolver velocidades mais elevadas. Em muitas linhas complementares poderiam ser definidas faixas exclusivas ou outras formas de garantir prioridade ao transporte público. Por outro lado, os pontos devem oferecer abrigo e conforto aos passageiros também nessas linhas complementares. E se houver necessidade de passarelas próximas, que se integrem ao ponto e que sejam objeto de licitação para exploração comercial. Na rede formada pelo sistema de metrobús e pelas linhas principais complementares buscar-se-ia evitar a competição danosa por meio de estrito controle e rigorosa fiscalização.

É bom lembrar que em muitas linhas complementares concedidas, os veículos escolhidos podem ser peruas a fim de garantir a frequência desejada. Daí a importância das discussões com a participação da comunidade. Nesses casos, porém, as peruas seriam concessionárias, e teriam de se organizar em empresas ou cooperativas, com responsabilidade contratual. As que não se enquadrassem nessa categoria é que operariam na mesma forma dos táxis, com as diferenças antes apontadas.

Os demais serviços de transporte público que alimentariam essa rede seriam competitivos, porém licenciados por questão de segurança e qualidade, como são os táxis. Seria definida uma tarifa máxima por passageiro, deixando livre, porém, os descontos, inclusive para táxis.

Com relação às tarifas, portanto, haveria uma única para todo o sistema de metrobús e outras variáveis para as linhas complementares concedidas, que seriam as mínimas conseguidas em suas licitações. Também seriam variáveis, conforme os descontos oferecidos, as tarifas dos demais serviços públicos competitivos de taxis e peruas.

ESTAÇÕES DE TRANSBORDO

Por mais bem projetada e operada que seja a rede do sistema metrobús haverá necessidade de transbordos. Há uma forte restrição do usuário a isso, gerando pressões políticas que acabam por inviabilizar a operação correta dos ônibus, até mesmo em corredores exclusivos, como o Nove de Julho-Santo Amaro, por exemplo. **É preciso que se entenda, portanto, que o transbordo somente se viabiliza, como já acontece dentro do sistema metroviário, se o usuário sentir que está ganhando tempo no total de sua viagem e se as condições de conforto e segurança no trajeto a pé forem adequadas.** Nenhum dos chamados terminais ou estações de integração existentes que envolvem os ônibus reúnem essas condições. Ao contrário, são desconfortáveis e inseguros, para não dizer grotescos. O potencial comercial nesses terminais ou estações é muito grande e pessimamente explorado, simplesmente porque a iniciativa privada não participa do processo. Quando muito, como no caso de terminais interurbanos, ela é convidada a operar uma estrutura previamente projetada e construída segundo a visão bem pouco comercial do setor público. Proteção contra intempéries, contra crimes, abusos e constrangimentos são condições básicas. Além delas, os deslocamentos dentro das estações devem ser facilitados não só com escadas rolantes, como também com esteiras rolantes. Muitas pessoas andam centenas de metros no interior dos shoppings centers sem senti-lo; enquanto uma breve caminhada nos congestionados e fétidos terminais de ônibus, parece uma eternidade.

CONGESTIONAMENTO

Se os serviços de transporte público não forem mais rápidos não haverá condições de ampliar sua participação na demanda de transportes. Além de ser confortável, seguro e com tarifas razoáveis, o transporte público tem de ser rápido para compensar o tempo e o desconforto dos passageiros nos trajetos a pé ou de bicicleta que completam o transporte porta-a-porta.

Enquanto estão sendo implantados os corredores exclusivos para ônibus, que completarão a rede de metrobús e de linhas principais concedidas, medidas de sinalização e organização do trânsito deverão ser adotadas para garantir a devida prioridade e velocidade ao transporte público.

Por outro lado, é fundamental que as autoridades municipais acompanhem de perto a experiência internacional sobre cobrança de pedágio urbano, mesmo que sua adoção na Cidade de São Paulo possa parecer remota ou improvável. A evolução da tecnologia já possibilita cobrar-se dos automóveis particulares o uso das vias públicas à semelhança do que já é feito no uso de recursos escassos e que exigem grandes investimentos como serviços de água, luz e telefone. Não há mais justificativa de se manter um sistema ineficiente de uso da infraestrutura que a todos prejudica, inclusive ao próprio transporte privado. Problemas de ordem política e algumas dificuldades operacionais impedem sua adoção no curto prazo. Os recursos arrecadados seriam empregados para melhorar as condições das vias públicas, da sinalização e fiscalização, bem como para novas construções viárias que melhorem a mobilidade da população. **O sistema de tarifação ou pedágio urbano é o único instrumento eficiente que resolve a questão do congestionamento via mercado sem ferir a liberdade do usuário de utilizar ou não o transporte privado. As demais medidas são autoritárias e ineficientes.**

A INFRA-ESTRUTURA VIÁRIA

As vias que compõem a extensa rede de ruas, avenidas e vias expressas se encontram em más condições de conservação na Cidade de São Paulo. É bom lembrar que sua extensão atinge aproximadamente 16.000 km, dos quais 12.000 km são vias pavimentadas. A prioridade é dada às chamadas vias estruturais, que correspondem a aproximadamente 1.200 km, e às principais vias coletoras, que somam outros 1.500 km.

É importante se destacar aqui que o conceito de via pública inclui as calçadas e os acostamentos também. Apesar do custo de construção e conservação das calçadas ser da inteira responsabilidade dos proprietários dos imóveis lindeiros, seu estado de conservação é lastimável. Mesmo nas chamadas vias estruturais constituídas por grandes avenidas. De um modo geral, a não ser nos projetos de novas avenidas resultantes da canalização de córregos de fundo de vale, pouquíssimos são os projetos de adequação da atual infra-estrutura viária às condições do trânsito de veículos e pedestres. O problema principal está ligado às dificuldades do governo encarar politicamente as desapropriações. Exemplo disso, foi o projeto de construção do Corredor de Ônibus 9 de Julho-Santo Amaro que para evitá-las estreitou as calçadas e reduziu a largura das faixas para o trânsito de veículos. Apesar do sério esforço dos projetistas e da boa sinalização nesse corredor, o trânsito de veículos e pedestres é perigoso e, acima de tudo, tenso e desconfortável. Ao evitar o alargamento da via, o poder público acabou gerando a completa deterioração dos imóveis ao longo da Avenida Santo Amaro. Pior do que isso, é a atual legislação que permite a construção de grandes edifícios sem a exigência de se ampliarem as ruas e calçadas lindeiras, normalmente estreitas.

É necessário que se estude e se defina com urgência as funções das vias arteriais e coletoras, propondo-se um novo desenho para elas consentâneo com a melhoria da qualidade de vida em nossas cidades. Pode-se antecipar que o espaço por elas oferecido é insuficiente e inadequado para o trânsito de pedestres e veículos. Além disso, não oferecem espaço suficiente para separar o trânsito de passagem, do trânsito local. Paradas de ônibus, entradas e saídas de veículos de locais com intenso trânsito (escolas, hospitais, restaurantes), manobras de estacionamento, congestionam e paralisam o trânsito de passagem nessas avenidas. Em consequência disso, os motoristas procuram alternativa de passagem em ruas e avenidas de zonas residenciais, deteriorando-as rapidamente e estimulando o comércio e os serviços ao longo delas. No decorrer do tempo, pelo uso dos imóveis para fins não residenciais, o trânsito de passagem vê-se novamente comprometido, deslocando-se para novas áreas, num processo contínuo que corrói e desestrutura as zonas residenciais e a própria cidade.

É imprescindível, portanto, que ao se definirem as funções da via arterial se reconheça a necessidade de se preservar a fluidez do trânsito de passagem. O estacionamento deve ser eliminado em todas as vias arteriais. Além disso, deve-se ter bem claro que o trânsito de passagem gera ruídos e poluição incompatíveis com o uso residencial das áreas lindeiras. Dado o elevado custo das proteções contra ruídos e poluição nas vias de trânsito intenso, é preferível que o uso lindeiro seja para fins não residenciais. É o que já acontece nas grandes avenidas do centro expandido da Cidade de São Paulo, nas quais os edifícios comerciais são protegidos dos ruídos e da poluição pelo fechamento e condicionamento do ar interior. Contudo, devido à ausência de um entendimento correto do que acontece em consequência do trânsito pesado, há muitos exemplos de avenidas arteriais que rasgam áreas residenciais, expondo os ali residentes a níveis de poluição sonora e atmosférica que comprometem a saúde de todos, particularmente de crianças e idosos.

Trata-se de uma séria injustiça social, pois são as camadas sociais de menor renda que mais sofrem com isso por não terem recursos para fugir dessa situação.

PLANEJAMENTO URBANO

Não há como separar o planejamento dos transportes da regulamentação do uso do espaço urbano. Ao se permitir a construção de grandes edifícios em morros e zonas acidentadas, servidos por ruas e calçadas estreitas, está-se gerando sérios estrangulamentos para os serviços do transportes em geral e para os transportes públicos em particular. O adensamento populacional e de atividades exige grande capacidade do sistema de transportes. Isso somente deveria acontecer em áreas providas de ampla infra-estrutura viária e de sistemas de transporte de massa, especialmente ferroviário, ou onde o custo de provê-los fossem mais baixos. É surpreendente, portanto, que zonas de residências unifamiliares se situem em áreas planas, muitas vezes próximas às ferrovias, enquanto grandes edifícios se localizem em terrenos acidentados com ruas de acesso estreitas e íngremes, por onde transitam ônibus também. Mais surpreendente, ainda, é que esse modelo ineficiente de urbanização continue a reger o desenvolvimento da Cidade de São Paulo. Os sérios problemas criados no trânsito por determinados tipos de atividade fez com que o bom senso reconhecesse a indissociabilidade do binômio transporte-regulamentação urbana. Hoje existe diálogo entre os operadores de trânsito e os responsáveis pela concessão de alvarás de atividades e pela aprovação de projetos que geram muito trânsito, como escolas, centros comerciais, e outros. **Não há diálogo, porém, entre os que planejam os transportes e os que cuidam do desenvolvimento da Cidade, simplesmente porque não há uma política integrada de transportes e desenvolvimento urbano. O último plano integrado de transportes e desenvolvimento urbano tem cerca de 30 anos.**

Uma parcela substancial do que se poderia chamar **Custo São Paulo** é gerada pela ineficiência do sistema de transportes da cidade.

CALÇADAS E CICLOVIAS

Os trajetos a pé são parte integrante do transporte público. Os ciclistas não só completam os serviços de transporte público, como dispensam-nos se lhes oferecerem segurança em determinados trajetos.

É fundamental, portanto, que seja assegurada acessibilidade, conforto e segurança a pedestres e ciclistas, bem como continuidade nos trajetos. Quanto aos pedestres, atenção especial deve ser dada aos mais frágeis: crianças, idosos e portadores de deficiência. A sinalização nas travessias e as condições das calçadas devem lhes garantir liberdade de movimentação. Hoje, por falta dessas condições, muitos estão encarcerados em suas residências. A passarela ou o túnel para pedestre devem ser evitados nas áreas urbanas. Em não havendo outra solução, deve-se associar interesses comerciais a essas obras de forma a que se instalem nelas elevadores especiais para deficientes.

MEDIDAS PARA IMPLANTAÇÃO DA NOVA POLÍTICA

O Município de São Paulo não tem condições financeiras, administrativas e políticas para implantá-la isoladamente. Terá necessariamente de se articular com os governos estadual e federal e com o setor privado. Seria recomendável que o projeto fosse desenvolvido em parceria com as entidades diretamente envolvidas, buscando-se o apoio do setor privado e a colaboração do Banco Mundial ou do Banco Interamericano de Desenvolvimento.

São Paulo, 26 de Abril de 2.000