

Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo
Escola Pós-Graduada de Ciências Sociais
Pós-Graduação Lato Sensu em Gestão e Políticas Públicas

FRANCISCO ACASIO DA SILVA

Mobilidade Urbana e Transporte Público na cidade de São Paulo
Novo modal de extensão do Monotrilho da Zona Leste

São Paulo

2014

FRANCISCO ACASIO DA SILVA

Mobilidade Urbana e Transporte Público na cidade de São Paulo

Novo modal de extensão do Monotrilho da Zona Leste

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Comissão Avaliadora como exigência parcial para obtenção do certificado de conclusão do curso de Pós-Graduação Lato Sensu em Gestão e Políticas Públicas, pela Escola Pós-Graduada de Ciências Sociais, da Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo.

Orientadora: Alessandra Felix de Almeida

São Paulo
Junho de 2014

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	7
2. O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO – REALIDADE E DESAFIOS	8
3. MARCO CONCEITUAL.....	11
4. O PROBLEMA DA MOBILIDADE URBANA NA ZONA LESTE DE SÃO PAULO	13
5. PROPOSTA DE PLANO DE AÇÃO	18
5.1 O SISTEMA BRT COMO ALTERNATIVA PARA A MELHORIA DO TRANSPORTE COLETIVO	21
5.2 RESULTADOS ESPERADOS	23
5.3 ANÁLISE DE ATORES ENVOLVIDOS E INTERESSES.....	24
5.4 ANÁLISE DE VIABILIDADE E PLANO DE AÇÃO	25
CONSIDERAÇÕES FINAIS	29
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	30

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Distribuição Espacial dos Indicadores de Renda, Mobilidade, Tempo de Viagens, Utilização dos Coletivos:.....	15
Quadro 2 – Serviço de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo:	16
Quadro 3 – Futura Linha do Monotrilho:	18
Quadro 4 – Corredores de ônibus Planejados até 2017:.....	20
Quadro 5 – Comparativo de Modais de Transportes:.....	22
Quadro 6 – Valores dos Programas por Fonte de Financiamento (em R\$):.....	26
Quadro 7 – Projetos e valores estimados no período (em R\$):	27
Quadro 8 – Valores regionalizados dos Projetos (em R\$):	27

RESUMO

A cidade de São Paulo, em pleno século XXI, é uma das poucas metrópoles do mundo com quase 12 milhões de habitantes em que o transporte coletivo está centrado principalmente no modal ônibus, sendo este o único de responsabilidade do município em toda sua extensão que forma uma ampla rede de itinerários para atender às regiões periféricas mais distantes e precárias. A política implícita ou explícita de incentivo ao uso do transporte individual das últimas décadas, fez com que o automóvel viesse ocupar progressivamente cada vez mais espaço do transporte público coletivo nas prioridades políticas no sentido da alocação de investimentos dos governos e no uso do espaço viário, promovendo ainda mais o processo perverso de exclusão social da população de baixa renda que alojada nos bairros dormitórios periféricos e usuária cativa do transporte coletivo, viu restringir seu acesso às oportunidades de trabalho e serviços básicos, portanto, limitando o crescimento dos níveis de mobilidade nas regiões periféricas da cidade. Esse trabalho tem o objetivo de propor uma nova alternativa de transporte público na cidade de São Paulo, especialmente em três bairros periféricos do extremo da Zona Leste, por meio de um novo modal de transporte.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana, Transporte Público Coletivo, Modais de Transporte, Política Estratégica.

“Insanidade é continuar fazendo sempre a mesma coisa e esperar resultados diferentes” (Albert Einstein)

1. INTRODUÇÃO

A gestão das grandes cidades, metrópoles, tem como principal problemática a solução dos processos de mobilidade urbana, sendo esta, por ser muito abrangente, a principal vertente da administração pública. Nas atividades sociais e econômicas da população o transporte coletivo é fundamental à sociedade por que produz uma grande gama de benefícios possibilitando a circulação das pessoas, de suas mercadorias e serviços por elas utilizados.

A cidade de São Paulo, com uma população atual, segundo o IBGE, é de 11.821.876 habitantes, e que nas últimas duas administrações a partir de 2004, muito pouco ou quase nada foi objeto de investimentos no setor de transporte coletivo. Se não consideramos o sistema de transporte do Metrô da cidade, de responsabilidade do governo estadual, considerado por especialistas um dos mais modernos do mundo, que hoje conta com uma malha viária de 74,3 km, muito pouco se levarmos em consideração que sua implantação teve início na década de 1960, tendo sua operacionalização ao atendimento à população em 1974, se comparado a outras cidades de menor população como Paris com 212 km, Madri com 293 km e Londres com 408 km, não atende por si só a grande demanda da população.

Neste sentido, a atual gestão do PT eleita em 2012 com o prefeito Fernando Haddad, devem ter como uma de suas políticas estratégicas a elaboração de políticas públicas de transporte coletivo, tornando-se esta de suma importância ao gerenciamento da cidade ao implantar um sistema em que haja uma melhoria contínua com a inclusão de outros modais de transporte coletivo que garanta a fluidez, segurança, conforto, custo de justo valor e confiabilidade da população, fazendo com que ocorra uma gradual e crescente migração das pessoas que utilizam o transporte individual para o coletivo, com isso, diminuindo a poluição ambiental, sonora, gigantescos congestionamentos, stress, enfim, melhorando a qualidade de vida de todos os cidadãos.

2. O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE SÃO PAULO – REALIDADE E DESAFIOS

A cidade de São Paulo hoje possui, seguramente, a maior frota de veículos individuais do Brasil. Isso se deve a diversos fatores como o abandono do transporte público adotado por diversas administrações do espectro político conservador, neoliberal, que a partir da eleição do prefeito Paulo Salim Maluf em 1992, delibera pela extinção da CMTC (Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo), dando prioridade ao transporte individual com abertura de novas avenidas, sem a preocupação sequer de nestas implantar pelo menos algumas linhas de ônibus, sucedendo o período da administração do PT, da prefeita Luiza Erundina, entre 1988 a 1992, que teve praticamente em todo o seu governo administrar, corrigir e sanar as contas da prefeitura para dar uma diretiva correta no que tange ao setor do transporte público, devido ao legado da péssima gestão do prefeito Jânio Quadros de 1985 a 1988, que foi capaz, sem nenhuma consulta à população, de implantar nas linhas centrais da cidade aqueles ônibus vermelhos de dois andares, muito comuns em Londres, mas que na cidade de São Paulo foi uma aberração, com baixíssimo nível de aprovação popular. Todo esse conjunto de fatores levou o cidadão paulistano, a partir da década de 1990, mesmo com o preço dos veículos particulares, à época, elevado para os padrões de renda das famílias de classe média, a optar pontualmente pelo transporte individual.

Na primeira década deste século com a retomada do governo da cidade de São Paulo pelo PT com a eleição de Marta Suplicy entre 2000 e 2004 houve uma melhora no transporte coletivo, mas que se deteriorou com a eleição do tucano Jose Serra e Gilberto Kassab em 2004 e 2008, respectivamente. Aliado ao descaso destes últimos dois governos, pode-se considerar que, também, uma das causas do crescimento do transporte individual em todo o Brasil, mas com maior intensidade em São Paulo, se deram através de políticas do governo federal, principalmente do governo Lula, de incentivos e subsídios desbalanceados entre os diferentes modais de transportes, priorizando com frequência o transporte individual por automóveis e motocicletas.

Essas políticas não foram claramente percebidas pela população por envolver a omissão do poder público, ao adotar medidas de renúncia fiscal, em benefício de determinadas categorias e setores.

Relaciono abaixo algumas das medidas do governo federal que incentivaram o uso do transporte individual:

- Subsídios diretos – os automóveis têm desfrutado nos últimos anos como subsídio direto concedido pelo governo federal a redução da alíquota do IPI (imposto sobre produtos industrializados) para a aquisição de novos veículos de baixa cilindrada, que são aqueles na faixa de 1.000 a 2000 cilindradas pagam 13%, os de até 1000 cilindradas pagam 7% e os veículos comerciais leves pagam 8%. Ao levar-se em conta a base de tributação do IPI em 25%, estima-se que cerca de R\$ 7 bilhões foram dados à indústria automobilística, isto só no ano de 2004. Se considerarmos, em média, a base de 13% para os veículos entre 1.000 e 2.000 cilindradas, o subsídio estaria em torno de 1,5 bilhões de reais, o que é ainda muito considerável;
- Outro aspecto importante no incentivo ao uso dos automóveis está no âmbito dos governos estaduais através do IPVA (imposto sobre a propriedade de veículos automotores). Considerando o valor médio do IPVA recolhido no Estado de São Paulo que gira em torno de R\$ 400,00 e somado ao valor do licenciamento de R\$ 50,00, portando, num total de R\$ 450,00 anuais em média por veículo que corresponde a R\$ 1,20 dia/veículo, e que metade deste valor vai para o município, isso significa que cada proprietário de veículo paga apenas R\$ 0,60/dia para utilizar as vias urbanas;
- Outra medida do governo federal foi adotar políticas setoriais de âmbito nacional que acabam por impactar a mobilidade nos grandes centros, que segundo dados do IBGE, o aumento do preço do diesel em relação ao da gasolina subiu em torno de 50%, o que também promoveu o estímulo e o aumento de viagens por transporte individual.

Diante destes cenários, quais podem ser as perspectivas e desafios da mobilidade urbana nas grandes cidade e metrópoles, sobretudo na cidade de São Paulo? A discussão sobre o futuro do transporte público passa pelo tema da mobilidade futura das pessoas e a quantidade de viagens que elas farão nas várias modalidades de transporte disponíveis. Então, em quais tipos de transportes essas viagens adicionais seriam feitas? Esta é, com certeza, uma questão de difícil resposta dada a grande quantidade de fatores que poderão interferir na escolha dos modais de transportes feitas pelos responsáveis da gestão pública. Se seguirmos as tendências atuais, em que as políticas de incentivo ao uso de transporte

público são escassas, certamente a maior parte destas viagens serão realizadas por motocicletas e automóveis, tornando cada vez mais caótico o trânsito das médias e grandes cidades e das regiões metropolitanas.

3. MARCO CONCEITUAL

O gestor que se propõe em planejar, formular e implementar qualquer projeto que visa melhorar as condições ou resolver um problema pertinente em seu município deve obedecer regras legais para a resolutividade pretendida. A Constituição Federal de 1988 apresenta um amplo leque no diz respeito aos direitos e deveres, e no que concerne aos direitos sociais básicos na Declaração Universal dos Direitos Humanos, o princípio da igualdade e dignidade humana. O princípio da igualdade assume uma superior importância quando o assunto é mobilidade urbana e transportes. A CF-88 dispõe sobre a competência do transporte coletivo municipal em seu artigo 30, inciso V - (organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo que tem caráter essencial). Mas, no caso da mobilidade urbana a principal referência a considerar é a Lei Federal 12.587 de 01/2012 que instituiu as diretrizes da “Política Nacional de Modalidade Urbana” em que adota providências de conciliação do novo texto com outros dispositivos legais. Essa Lei que levou 17 anos de tramitação no Congresso Nacional demonstra a indiferença e descaso da classe política dirigente de nosso país com o grave problema da mobilidade urbana.

O IPEA, em seu comunicado nº 128 de 01/2012 relata a importância desta Lei quando diz: “Consiste em um importante marco na gestão das políticas públicas nas cidades brasileiras”. É sabido que o atual modelo de mobilidade urbana adotado nos municípios do país, sobretudo nas grandes cidades caminha para a insustentabilidade, principalmente devido à inadequação da oferta do transporte coletivo e a baixa prioridade dada a ele, às externalidades negativas causadas pelo uso intenso dos automóveis (congestionamento e poluição do ar), à carência de investimentos públicos e fontes de financiamento ao setor, à fragilidade da gestão pública nos municípios, o baixo apoio político às alternativas realmente viáveis de transporte público pela baixa credibilidade de que possa realmente ser bom e a necessidade de políticas públicas articuladas nacionalmente.

Em análise mais aprofundada à Lei 12.587 o IPEA reforça a importância e a influência desta, pois preserva quase que a totalidade dos princípios e diretrizes da “Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável”, formulada pelo Ministério das Cidades em 2004 que traz em seu conteúdo vários quesitos como: acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável, equidade no acesso ao transporte público coletivo,

transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política, segurança nos deslocamentos, justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços, equidade do espaço público de circulação, vias e logradouros, prioridade dos modos de transporte coletivo sobre o individual motorizado, integração da política de mobilidade com a de controle e uso do solo, a intermodalidade, a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território dos municípios e regiões metropolitanas, dentre outros.

A Lei 12.587, no artigo 16º, traz em destaque a atribuição à União, Estados e Regiões Metropolitanas, novas responsabilidades inerentes à mobilidade urbana em apoio aos Municípios. Quanto ao regime econômico e financeiro da concessão e permissão do serviço de transporte público coletivo, o artigo 9º procura ser bastante abrangente em relação às possíveis fontes de recursos, sendo conveniente explicitar mecanismos legais das PPP (Parceria Público-Privada), e da Concessão Urbanística que inclua a implantação necessária de infraestrutura.

A formulação de uma política pública de mobilidade urbana e transporte coletivo para qualquer município com mais de 20.000 habitantes ou regiões metropolitanas deve obedecer à legislação pertinente, tendo como referência a Lei 12.587 e os dispositivos legais do próprio município, mas especialmente no caso da cidade de São Paulo, deve se dar a partir do debate das gestões e experiências do PT, em que se desenvolveu e ampliou a compreensão das cidades brasileiras, de diferentes maneiras e ênfases que incorporaram as perspectivas de desenvolvimentos locais, articulando desenvolvimento social, cultural, econômico e urbano.

Esse processo de formulação deve ser precedido de uma ampla discussão com os vários segmentos da sociedade, pois vários atores ascenderão ao novo cenário de debates, devido a muitos interesses individuais e coletivos que poderão ser prejudicados e outros beneficiados, e o que melhor vem caracterizando as gestões de responsabilidade do PT talvez seja a metodologia na qual há uma ampliação dos debates e o incentivo à participação das populações que serão beneficiadas com a solução dos problemas que vêm sofrendo por longos períodos de tempo. O gravíssimo problema da mobilidade e transporte público em São Paulo não pode ficar sem uma solução na atual gestão do prefeito Fernando Haddad.

4. O PROBLEMA DA MOBILIDADE URBANA NA ZONA LESTE DE SÃO PAULO

O grave problema da mobilidade urbana e do transporte coletivo atinge de forma ainda mais perversa os bairros periféricos da cidade e, em especial o extremo da Zona Leste, sobretudo a população que vive nos bairros de Cidade Tiradentes, Guaianazes e Itaim Paulista, que como todos os bairros de periferia, também conhecidos como bairros dormitórios, sofrem com inúmeros problemas e o da mobilidade e de transporte coletivo, sem dúvida é um dos principais. A grande maioria desta população trabalha em outras regiões da cidade, e devido ao descaso com esse tema nos últimos anos o problema tem se agravado de tal forma que nos horários de pico, pela manhã e de tarde, ocorrem congestionamentos com mais de quatro horas para o cidadão ir e vir de seu trabalho, o que provoca uma diminuição acentuada da qualidade de vida dessa população, ocasionando diversos problemas de saúde.

A meu ver, é necessário investir em outro modal de transporte, não é mais possível continuar só com ônibus, trólebus e micro-ônibus, pois a população destes três bairros, somadas, chega ao número de 853.136 mil pessoas e com uma densidade demográfica de 46.380 habitantes por km², segundo dados do último censo demográfico do IBGE de 2010, portanto, uma população maior do que muitas capitais brasileiras e do mundo.

O problema de mobilidade e transporte coletivo nestes três bairros tem sua origem na ausência do devido e necessário planejamento urbano que não acompanhou o aumento de suas populações, principalmente no bairro de Cidade Tiradentes, um caso singular na cidade de São Paulo de aglomeração de pessoas sem nenhum tipo de planejamento. Este bairro, antes fez parte de Guaianazes como distrito, formado quase que totalmente por conjuntos habitacionais da COHAB (Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo), e com algumas áreas de invasão que formaram pequenas vilas. Estes conjuntos habitacionais começaram a ser construídos no início da década de 1970 e o pensamento dos governos biônicos da época, impostos pelo regime da ditadura militar, era o de que as populações de baixa renda que moravam em favelas, como a de Vila Prudente, ou que pagavam aluguel em bairros próximos ao centro da cidade, e com o advento da crise de desemprego ocasionada após o milagre econômico era urgente e necessário, arranjar uma forma de moradia para essa população. Então, a forma encontrada foi construir gigantescos conjuntos habitacionais, o mais longe possível dos bairros centrais, que pudesse suportar a

grande demanda habitacional, afinal, todas as famílias desta população tinham um só sonho: fugir do aluguel. Como vivíamos em uma ditadura ninguém iria reclamar da falta de postos de saúde ou hospitais, escolas, saneamento básico, e muito menos transporte coletivo, se viravam com o que pouco ou nada havia, era muito comum pessoas que possuíam um veículo conhecido popularmente de “perua” fazer o transporte dos trabalhadores até a antiga estação de trem de Guaianazes, assumindo um papel que deveria ser da Prefeitura.

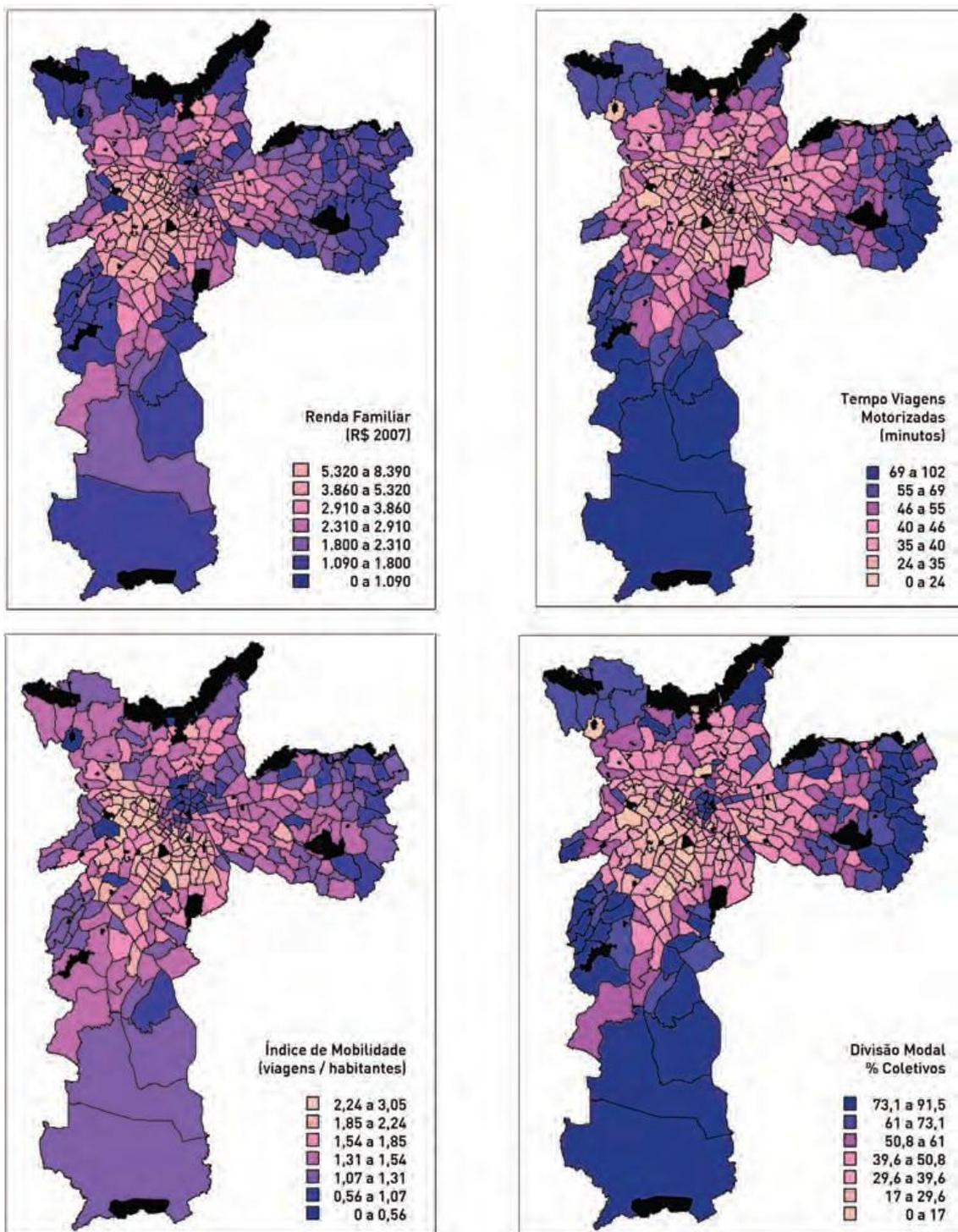
Nesta época, como é até hoje, o único meio de transporte coletivo de massa que pode comportar um número muito grande de pessoas são os Trens da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), tanto pela antiga linha tronco que ligava a estação do Brás a estação de Estudantes em Mogi das Cruzes, passando por Guaianazes, e a linha variante entre a estação Brás e Calmon Viana, passando por Itaim Paulista.

Durante o mandato dos governadores Orestes Quércia e Antônio Fleury, no período de 1987 a 1994, foi lançada a pedra fundamental para a construção da estação de Metrô em Guaianazes, no entanto, isto nunca aconteceu, pois houve mudança de governo e com a vitória do tucano Mário Covas em 1994 os planos foram outros, resolveram alterar a linha do Trem e foram extintas as estações da Parada XV de Novembro e Itaquera no centro deste bairro. Foi criada a nova Linha 11-Coral, denominada pelo governo estadual de “Expresso Leste”, ligando a nova estação de Guaianazes, com as novas estações de José Bonifácio, Dom Bosco e Metrô-Corinthians-Itaquera, com paradas nestas estações depois Tatuapé, Brás e Luz, com os novos trens popularmente conhecidos como “Trem Espanhol”. A população dos municípios de Ferraz de Vasconcelos, Poá, Suzano e Mogi das Cruzes obrigatoriamente têm que descer na estação de Guaianazes para seguir viagem. A antiga linha variante hoje é denominada Linha 12-Safira. Com isso e com uma boa avaliação da população, os sucessivos governos tucanos fizeram com que caísse no esquecimento o Metrô de Guaianazes.

Nestes três bairros em questão constata-se, como em muitos outros distritos pela cidade, a alta correlação entre o menor nível de renda, menor índice de mobilidade, maior nível de utilização do transporte coletivo e o maior tempo médio dispendido por viagens das populações residentes nos territórios periféricos, mostra a segregação social dos mais pobres nas regiões mais distantes e com menor acessibilidade. Este padrão de desenvolvimento e ocupação dos espaços territoriais da cidade afastou gradativamente

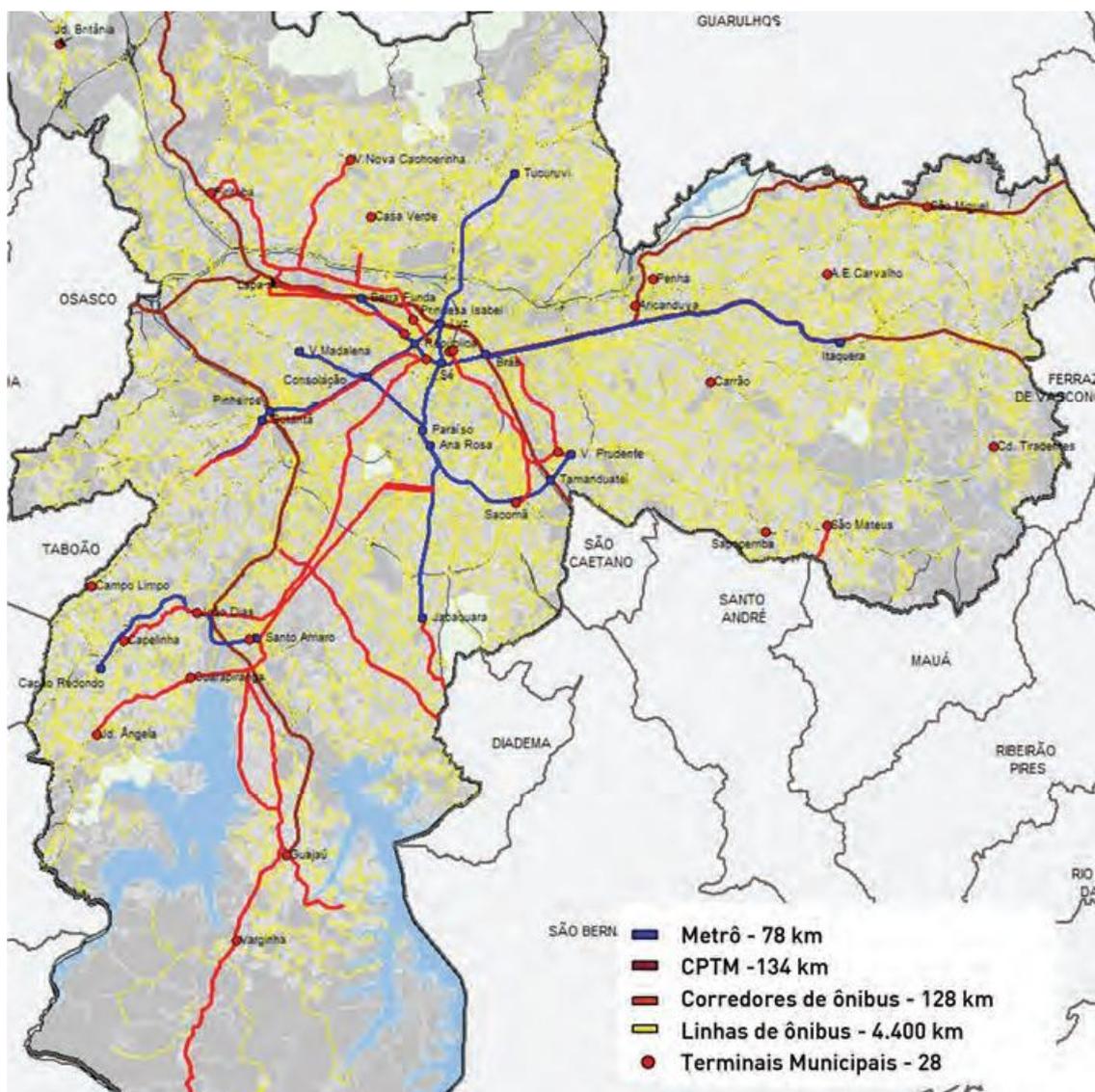
imensas áreas residenciais, com função apenas dormitório, dos locais de concentração de emprego e serviços, tornando-se um dos principais agravantes da qualidade do ambiente urbano paulistano, conforme Quadro-01 abaixo.

Quadro 1 – Distribuição Espacial dos Indicadores de Renda, Mobilidade, Tempo de Viagens, Utilização dos Coletivos:



O quadro-02 mostra a situação do serviço de transporte coletivo na capital paulista, somando-se ao Metrô, Trens da CPTM e linhas intermunicipais da EMTU, dados de 2012, mas sem grandes alterações até este ano de 2014.

Quadro 2 – Serviço de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo:



Embora o sistema de transporte coletivo exclusivo da capital paulista, dentro de seu território, composto por ônibus, trólebus e micro-ônibus seja insuficiente para atender a grande demanda de sua população, sua importância é tal que viagens motorizadas realizadas diariamente alcançam um número de cerca de 18 milhões em que 14,5 milhões são viagens dentro do município e 3,5 milhões são provenientes de outros municípios da

região metropolitana. Estas 18 milhões de viagens realizadas na capital 56% utilizam pelo menos um modo coletivo para se deslocar, enquanto que 44% utilizam os modos individuais.

O sistema de transporte público sobre pneus, municipal e intermunicipal, compreende 82% das viagens diárias na cidade de São Paulo, sendo que, aproximadamente, 8,2 milhões de viagens se utilizam dos ônibus na realização total ou parcial no seu trajeto.

O serviço prestado pelo Metrô, que já foi de excelente qualidade, mas que continua sendo muito importante como elemento estruturador, participa de 22% das viagens diárias realizadas em São Paulo, sendo que apenas 5% dos usuários acessam o Metrô diretamente e os demais precisam utilizar o sistema de ônibus ou micro-ônibus. No diz respeito ao sistema de Trens da CPTM, apenas 11% das viagens municipais utilizam esse modo de transporte devido às limitações de sua rede com a rede de transporte coletivo na cidade de São Paulo.

A dimensão da demanda atendida pelo sistema de ônibus em São Paulo mostra a grande importância estratégica deste serviço no âmbito do transporte municipal e também metropolitano. Os serviços de responsabilidade do Governo do Estado (Metrô, CPTM, EMTU-SP), participam com 4,4 milhões de viagens na capital (44% do total das viagens coletivas municipais), e o serviço municipal de ônibus gerenciado pela SP-TRANS atende integralmente ou parte do percurso aproximadamente 6,5 milhões de viagens dia (64% das viagens coletivas municipais).

5. PROPOSTA DE PLANO DE AÇÃO

Antes, uma breve descrição de um novo modal de transporte para a Zona Leste promovido pelo governo do Estado de São Paulo - o governo estadual através da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) está implantando uma nova alternativa como forma inovadora de transporte coletivo na cidade de São Paulo que é o sistema do Monotrilho, que se realmente tornar-se uma realidade, vai atender uma fração da população da Zona Leste começando pelo bairro de Vila Prudente até o bairro de Cidade Tiradentes. Este sistema de transporte é composto por trens que trafegam com pneus de borracha em via elevada instalada nos canteiros centrais de avenidas e movido à eletricidade. Essa nova linha do Monotrilho já denominada de Linha 15-Prata, com extensão total de 26,6 km tem previsão de sua conclusão em 2016 com custo total no seu término de R\$ 2,46 bilhões, sendo o custo por km de R\$ 70 a 130 milhões, com capacidade para atender uma demanda de 824.400 pessoas por dia e contará com 17 estações, conforme modelo no quadro abaixo:

Quadro 3 – Futura Linha do Monotrilho:



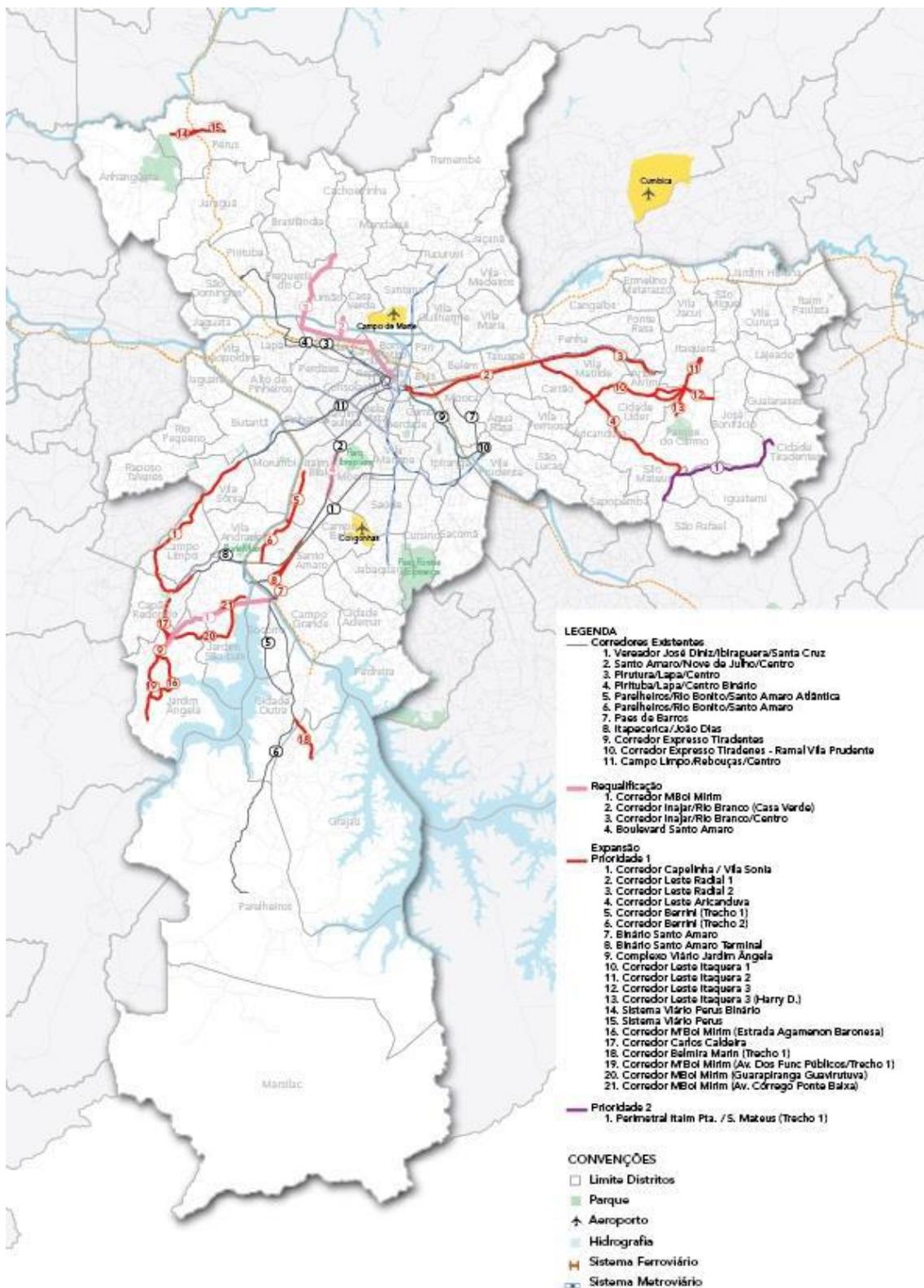
Em 1988 foi inaugurado o Corredor Metropolitano de São Mateus-Jabaquara. Este Corredor com uma extensão total de 33 km, conta com 13 Linhas partindo de São Mateus com destino as cidades da região do Grande ABC, Santo André, São Bernardo do Campo, Diadema e Mauá. Opera com uma frota de 233 veículos, entre ônibus articulados, biarticulados e trólebus que transportam cerca de seis milhões de pessoas por mês. Em 1997, através de um processo de concessão pública, a responsabilidade pela manutenção da

infraestrutura e conservação do sistema viário é da Concessionária Metra. É um bom modelo de transporte público com bons índices de aprovação pela população usuária.

Os corredores de ônibus exclusivos com quatro faixas que possibilitam a ultrapassagem dos veículos evitam congestionar os pontos de parada, possibilitando mais agilidade ao sistema como um todo, com menor tempo para o embarque dos passageiros, e maior velocidade média de todas as linhas que trafegam por estes corredores.

Abaixo o mapa da cidade de São Paulo com Corredores de ônibus planejados e revitalizados pela atual gestão para o quadriênio de 2014 – 2017.

Quadro 4 – Corredores de ônibus Planejados até 2017:



5.1 O SISTEMA BRT COMO ALTERNATIVA PARA A MELHORIA DO TRANSPORTE COLETIVO

Conforme o último PPA do município de São Paulo para o período de 2014 a 2017 e os Corredores de Ônibus planejados para este período, como demonstrado no Quadro-04, a região dos bairros de Cidade Tiradentes, Guaianazes e Itaim Paulista, infelizmente, não será contemplada, e os que estão planejados, são basicamente, prolongamentos dos que já existem.

Portanto, a necessidade de um novo modal de transporte público coletivo na cidade de São Paulo é imperativa e, sem desmerecer nenhuma outra região periférica de nossa cidade, seja na Zona Norte, Oeste e Sul, pois todas precisam de, no mínimo, melhorias no transporte público, é perceptível uma ótima oportunidade das populações destes três bairros da extrema periferia da Zona Leste serem contempladas com sistema de transporte moderno, eficiente, menos poluente e que vai agregar muito maior valor à região. Para que isto ocorra, e isto é perfeitamente possível, é preciso haver vontade política, coragem e principalmente ousadia da atual gestão.

Como elencando na descrição do problema da mobilidade urbana na Zona Leste de São Paulo em que me referi ao grave problema de transporte coletivo nos bairros de Cidade Tiradentes, Guaianazes e Itaim Paulista e, como o sistema do Monotrilho em construção pelo governo do Estado vai até ao bairro de Cidade Tiradentes, minha proposta é a de que o governo municipal tome a iniciativa em implantar um projeto de um novo modal de transporte coletivo inédito e exclusivo em nosso município, fazendo a integração de diferentes modais de transportes a partir da estação do Monotrilho de Cidade Tiradentes, passando por Guaianazes, até a estação de Trem de Itaim Paulista num percurso total de aproximadamente 18 km. Esse novo modal a ser implantado pela Prefeitura não deve ser nos moldes do Monotrilho, devido ao alto custo deste sistema, mas em um novo tipo modal na cidade, já implantado e com bons resultados, inclusive no Brasil, mas precisamente na cidade de Curitiba, com boa avaliação popular, servindo de modelo para muitas outras cidades brasileiras e do mundo como Porto Alegre, Goiânia, Bogotá, Cidade do México e Los Angeles.

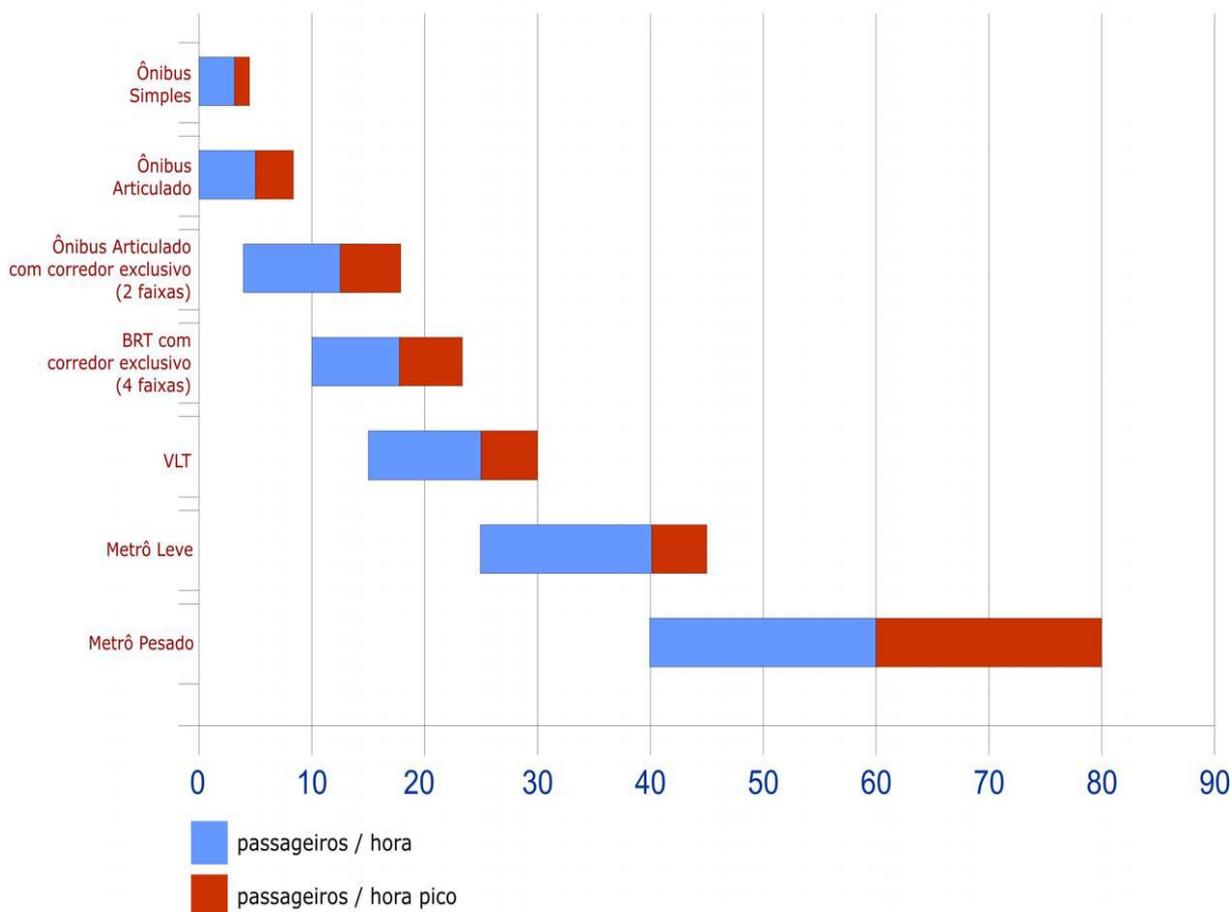
Esse sistema é o BRT (Bus Rapid Transit), em português “Sistema de Ônibus Rápido” (SOR), que inclusive consta no PPA paulistano como um dos sistemas de mudança estrutural do transporte público com novos equipamentos que serão necessários,

que em linhas gerais pretende adicionar 150 km de BRT à rede de Transportes. O BRT consiste em um modelo de transporte coletivo de média capacidade com veículos articulados ou biarticulados comportando até 300 pessoas, com frequência que pode chegar até um minuto em horários de pico entre os veículos, trafegam em corredores específicos através de canaletas que permite uma velocidade média maior em relação aos ônibus que circulam nas ruas e avenidas após a implantação das faixas exclusivas, podendo chegar a 25 km por hora na média, sem comprometer a segurança dos passageiros.

Na comparação entre os diferentes modais de transportes de passageiros podemos verificar que o BRT, em relação ao que existe e é de competência da cidade de São Paulo, principalmente aos ônibus simples que atende a maioria da população, a capacidade de transporte de passageiros chega a quase cinco vezes mais, conforme gráfico abaixo.

Quadro 5 – Comparativo de Modais de Transportes:

Capacidade de Transporte de Diferentes Modos:



A implantação do BRT em si é muito mais barato que o sistema de Monotrilho, VLT (Veículo Leve sobre Trilho), e incomparavelmente menor que o Metrô. O custo do BRT, valores em dólares tendo como fonte a CBTU (Companhia Brasileira de Transportes Urbanos), é de 5 a 6 milhões por km, enquanto o Metrô custa 60 milhões por km e o VLT custa 8,5 milhões por km (sendo estes valores em US\$). Portanto, para Prefeitura Paulistana é um investimento de custo factível com a receita do município, pois o trecho que percorrerá o BRT, uma vez implantado, entre Cidade Tiradentes e Itaim Paulista é de aproximadamente 18 km.

No entanto, para sua implantação, é preciso haver um planejamento inovador para esta região, fato esse que nunca ocorreu para estes três bairros da extrema periferia da Zona Leste da cidade, pois haverá necessidade de ampliação e alargamento de Estradas, Ruas e Avenidas que ligam os bairros, principiando pela Cidade Tiradentes, perpassando por Guaianazes até chegar à estação de Trem de Itaim Paulista que são a Estrada do Iguatemi, Estrada da Passagem Funda, Rua Saturnino Pereira, Estrada do Lajeado Velho, Estrada Don João Nery. No planejamento inovador ao qual me refiro com a ampliação destas vias públicas, pode-se aproveitar essa oportunidade e fazer nas laterais do corredor do BRT ciclovias, pois o terreno existente nesta região é de baixo relevo, o que facilita a locomoção dos ciclistas. Haverá ainda a necessidade de uma reforma ou a construção de um novo terminal na Cidade Tiradentes, dependendo de onde será construída a estação do Monotrilho que será definida pela Companhia do Metropolitano de São Paulo e, também, será necessário a construção de um Terminal de Ônibus próximo à Praça Serra do Orocori, junto à Estação de Trem de Itaim Paulista para acomodar o BRT e outras linhas de ônibus ou micro-ônibus de ligação Interbairros e das Vilas conhecidas como periferia da periferia, uma vez que esse novo sistema contemplará não somente as populações destes três bairros, mas também de municípios vizinhos.

5.2 RESULTADOS ESPERADOS

Todo planejamento urbano em qualquer área pode sofrer descontinuidade se faltar empenho e motivação da equipe que o está elaborando. Isso pode ocorrer quando os principais atores responsáveis, incluído o Prefeito, se deixar levar por interesses políticos e econômicos de grupos da sociedade civil organizada que tem espaço na mídia tradicional e

força política com vereadores da base de apoio na Câmara Municipal, inclusive com parlamentares do próprio PT.

Na proposta de projeto apresentada neste trabalho, a primeira resolução esperada é que, por se tratar de um projeto de implantação de um novo modal de transporte público numa região de bairros da extrema periferia da Zona Leste, durante o planejamento e execução deste projeto, não haja interferências negativas de empresários do setor imobiliário e de empresas de ônibus contratadas pela Prefeitura, no sentido de alterar o trajeto proposto para beneficiar essa ou aquela comunidade em que pode haver especulação imobiliária e que alguns parlamentares têm maior presença e angariam maior número de votos para seus mandatos ou que a especulação imobiliária projete uma valorização acima da própria lei de mercado para determinadas áreas no entorno do trajeto do BRT. O único interesse que de fato deve ser respeitado e preservado é o da população carente de um transporte público adequado à grande demanda desta região e que há muito tempo já deveria estar em pleno funcionamento.

Como o governo estadual, no que tange à melhoria do transporte público de sua responsabilidade na Região Metropolitana de São Paulo, e em especial na capital, está muito aquém das expectativas da população, principalmente no sistema de trens metropolitanos, mais especificamente na Linha 12-Safira, que vale lembrar, liga a estação do Brás a Calmon Viana, reconhecida pelos próprios responsáveis deste governo como a que está em pior situação dentre todas as Linhas da CPTM, com pior nível de satisfação dos usuários, espera-se que após a conclusão do BRT de Cidade Tiradentes-Guaianazes-Itaim Paulista, haja uma resposta positiva do governo estadual no sentido de finalmente realizar a reforma, não só, da estação de Itaim Paulista, muito necessária, como de todas as estações desta Linha 12-Safira e colocar novos trens, não os reformados, que já estão obsoletos para atender uma população sofrida com atrasos constantes e paradas inesperadas dos trens, o que compromete, inclusive, a manutenção de seus empregos.

5.3 ANÁLISE DE ATORES ENVOLVIDOS E INTERESSES

Em toda cidade de São Paulo, a atual ou qualquer outra gestão que vier comandar a política de mobilidade urbana e de transporte público terá que enfrentar, para ampliar e alargar as vias públicas, o problema das desapropriações de imóveis que certamente não é fácil, porém, se assim não o for, não será possível sequer implantar novos corredores de

ônibus. Mas como diz o dito popular: “não se pode fazer omelete sem quebrar ovos”, desde que haja transparência e respeito para com as famílias proprietárias, atores envolvidos em todo esse processo e que poderão se sentir prejudicados, pois algumas destas famílias residem nestes bairros há algumas gerações, desde a fundação destes, aos imóveis que necessariamente terão que ser removidos deve ser atribuído valores atualizados e justos, de acordo com cada edificação, que são heterogêneas em toda essa região. Desta forma as famílias saberão reconhecer a importância desse projeto para a região como tem sido historicamente.

Uma vez equacionado o problema da desapropriação dos imóveis para a implantação deste projeto de BRT, espera-se que não haja ações na justiça por parte dos moradores envolvidos, donos dos imóveis, reivindicando majoração dos valores pagos pela Prefeitura. Se esse fato vier ocorrer poderá haver um desgaste político para a atual gestão, que certamente será explorado por outros atores, mais precisamente pela oposição ao governo, que embora, quando situação, não fizeram nada no sentido de melhorar o transporte público da cidade. No entanto, um bom planejamento com incentivo à participação da população em audiências públicas locais, em reuniões com representantes da Prefeitura, com o Secretário de Transportes, do Planejamento, Infraestrutura Urbana, Habitação, inclusive e se necessário com a presença do Prefeito, nas Subprefeituras dos três bairros em questão ou nas Associações de Moradores das comunidades, resgatando uma característica marcante das gestões do PT, e diante da carência atual de um bom sistema de transporte público, não só nesta região, mas em toda cidade, como aponta todos os indicadores em pesquisas realizadas por Institutos privados e a própria Prefeitura, a probabilidade de insatisfação popular depois de implantado o BRT será muito pequena.

5.4 ANÁLISE DE VIABILIDADE E PLANO DE AÇÃO

A viabilidade para colocar em execução qualquer plano de ação e, especificamente este que contemple esta proposta de modal do BRT, evidentemente tem que partir da premissa da necessidade de haver apoio político da sociedade, principalmente das populações das localidades que serão contempladas por este projeto. Neste quesito, quanto a apoio político da sociedade, a atual gestão não terá nenhum tipo de dificuldade, haja vista que, há praticamente uma década, não houve os investimentos necessários das gestões anteriores a atual em todas as regiões da cidade nesta questão da mobilidade urbana, nem

mesmo da mídia tradicional que sempre aponta os erros, de forma bastante enfática, quando ocorrem equívocos de execução em algum projeto. E na Câmara Municipal, também não deve faltar apoio político, pois a base aliada compõe a maioria dos vereadores. O que pode ocorrer, devido a grande carência de um bom meio público de transporte em todos os bairros periféricos, é alguma comunidade se sentir desprestigiada pelo Prefeito ao implantar uma política pública de mobilidade que venha dar preferência, inicialmente, a uma região carente dentro de tantas outras pela cidade.

Quanto ao custo deste projeto proposto, de acordo com o novo PPA para o período de 2014 a 2017, constam verbas direcionadas no “Programa: melhoria da mobilidade urbana universal”, conforme relacionados nos quadros abaixo, em que as fontes e os valores para o financiamento deste Programa estão assim distribuídos:

Quadro 6 – Valores dos Programas por Fonte de Financiamento (em R\$):

Fontes	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Tesouro Municipal	2.429.547.702,00	2.522.548.265,57	2.616.420.561,98	2.757.252.550,15	10.325.769.080
Oper.Crédito	-	-	-	-	-
Transferências Federais	1.804.783.068,00	1.804.423.894,00	2.190.793.038,00	2.483.000.000,00	8.283.000.000
Transferências Estaduais	-	-	-	-	-
Outras Fontes	-	-	-	-	-
Rec. Próp. da Administração	-	-	-	-	-
Recursos Vinculados	1.360.000.000,00	1.268.671.883,16	1.376.035.994,16	2.483.000.000,00	4.254.176.679
Receitas Próp. Emp. Dep.	-	-	-	-	1.268.671.883
TOTAL	5.594.330.770	5.595.644.043	6.183.249.594	6.758.393.235	24.131.617.642

Quadro 7 – Projetos e valores estimados no período (em R\$):

Projeto	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Implantação e Requalificação de Corredores	1.581.896.568	933.943.823	1.165.573.227	2.644.702.347	6.326.115.965
Implantação e requalificação de terminais de ônibus	200.886.500	618.513.856	922.486.144	737.000.000	2.478.886.500
TOTAL	1.782.786.068	1.552.457.679	2.088.059.371	3.381.702.347	8.805.002.465

Obs.: neste quadro estão apenas os valores dos Projetos relacionados diretamente com a proposta do BRT.

Quadro 8 – Valores regionalizados dos Projetos (em R\$):

Subprefeitura	2014	2015 - 2017	TOTAL
Cidade Tiradentes	7.478.709	21.313.032	28.791.740
Guaianazes	74.254.123	212.722.158	286.976.282
Itaim Paulista	95.170.516	540.825.856	635.996.372
TOTAL	176.903.348	774.861.046	951.764.394

Obs.: neste quadro estão os valores regionalizados para as Subprefeituras que será o objeto desta proposta de BRT.

Conforme é observável nos demonstrativos dos quadros contendo valores estimados dos Projetos e as fontes de financiamento, os recursos necessários à implementação desta proposta do modal de transporte do BRT, que terá uma distancia aproximada de 18 km e, se considerarmos o custo atual de 20 milhões por km (valores em R\$), calculados por técnicos da Prefeitura, o valor total deste Projeto alcançará um patamar máximo de R\$ 360 milhões em sua totalidade. O orçamento destinado no “Programa: melhoria da mobilidade urbana universal”, no Quadro-08, em que demonstra os valores alocados às Subprefeituras de Cidade Tiradentes, Guaianazes e Itaim Paulista, são crescentes e ao final do ano de 2017 contará com expressivo valor de mais de 950 milhões de reais, o suficiente para sua conclusão deste BRT incluindo reformas e construção de novos Terminais, e o custo das futuras desapropriações de imóveis.

Mesmo constando transferência no quadro transferência do Governo Federal no Quadro-06 - Valores dos Programas por Fonte de Financiamento do PPA, no Brasil, historicamente, os investimentos na infraestrutura do transporte público urbano sempre foram de responsabilidade do poder público e, o principal órgão de financiamento em nosso país é o BNDES, com destaque, também, o órgão de financiamento internacional - o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Porém, caso seja necessário recursos eventuais para este Projeto, a Prefeitura poderá recorrer ao Ministério das Cidades através do programa de financiamento estabelecido na Portaria nº 482 de 25/09/2012 que regulamenta o artigo 2º da Lei nº 12.431/2011 e o Decreto nº 7.603/2011, em que estabelece tratamento tributário diferenciado em debêntures emitidas por Sociedade de Propósito Específico (SPE), com projetos de investimentos prioritários em infraestrutura de mobilidade urbana.

No entanto, como já foi demonstrado, penso que não haverá necessidade de recorrer ao Ministério das Cidades, pois, o prazo estimado para o término de todo processo deste Projeto, devido às características do BRT ser mais barato, sua implantação é mais rápida por já haver *expertise* para construir os corredores o tempo necessário para a conclusão é de dois anos considerando todas as etapas do projeto, e há fabricas dos veículos em nosso país, o que descarta recorrer à importação.

Diante das características e vantagens do BRT, se o Projeto do Monotrilho do Governo Estadual no prazo estipulado para a sua conclusão em 2016, realmente acontecer, haverá tempo político e administrativo o suficiente para a Prefeitura encampar esta proposta e entregar à população dos bairros de Cidade Tiradentes, Guaianazes e Itaim Paulista, também em 2016, talvez até antes do Monotrilho, pois quando se trata de prazos, o governo estadual tem “complicações”, basta lembrar o cronograma de entrega das estações do Metrô e Trens da CPTM ao longo dos últimos anos, com inúmeras postergações. Portanto, prazo não é o problema.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nas grandes cidades brasileiras a mobilidade urbana está próxima de colapso. Hoje há uma constatação mais ampla da ação necessária através de políticas públicas e a legislação recente vem moldar todas as exigências em favor da recuperação das cidades e, por consequência, da qualidade de vida urbana. Os óbices apresentados à reforma urbana, mormente os relacionados à mobilidade urbana e a modernização dos transportes coletivos, de natureza econômico-financeira, têm se mostrado falaciosos pelos agentes públicos de visão apenas tecnicista.

As políticas estratégicas territoriais das grandes cidades e regiões metropolitanas do Brasil tem no conceito de mobilidade urbana a disposição de condições e escolhas de acessibilidade que proporcione às populações deslocamentos seguros, confortáveis, em tempos aceitáveis e custos acessíveis, mas não se resume simplesmente a isto, implica, também, na eficiência energética e na redução dos impactos ambientais. Todo plano de implantação de projeto de um novo modal de transporte coletivo deve ser um instrumento de balizamento de ações futuras, estruturado multidisciplinarmente a partir de, entre outras especialidades, as de administração pública, micro e macro economia, engenharia de transporte, mas não pode prescindir da participação popular, deixando de lado as burocráticas e tediosas Audiências Públicas, mas buscando na participação do cidadão a real legitimidade, pois se assim não for, qualquer plano pode correr o risco de se transformar numa peça elitista e cujo destino poderá não ser sua execução.

A cidade de São Paulo é o mais importante polo econômico do Brasil, porém as desigualdades sociais e econômicas são profundas e ainda marcam a cidade que se expressam na má distribuição de oportunidades, no espaço urbano, na ocupação e uso do solo, tornando-se formas discriminatórias, promovendo a segregação de grandes populações nas periferias que são as áreas mais distantes e carentes de infraestrutura.

Por fim, a atual gestão da cidade de São Paulo, que é de orientação progressista de esquerda, não pode deixar de levar em consideração que esta proposta de projeto de um novo modal de transporte, o BRT, para os três bairros aqui referidos do extremo da Zona Leste, está inserida em um dos maiores objetivos das políticas sociais que é abrir “portas de saída” para as populações mais carentes ampliando suas oportunidades e capacidades de superação em que vivem e, compreender que ao melhorar as condições de mobilidade e acessibilidade urbana constitui uma efetiva forma de inclusão social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Prefeitura do Município de São Paulo – Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão – PPA 2014-2017 – www.capital.sp.gov.br

Movimento Nossa São Paulo – Diretrizes e Propostas para o Desenvolvimento do Plano de Mobilidade Sustentável de São Paulo - www.nossasaopaulo.org.br

Sistemas Inteligentes de Transportes–Série Cadernos Técnicos (V-8), ANTP, www.antp.org.br

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Série: Eixos do Desenvolvimento – Comunicado nº 94 – A Mobilidade Urbana no Brasil – 05/2011.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – A nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana – Comunicado nº 28 – Brasília-2012 - www.ipea.gov.br

Premissas para um Plano de Mobilidade Urbana – www.antp.org.br

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – www.ibge.gov.br

Prioridade para o Transporte Coletivo – SEDU/PR(Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência d República) – NTU(Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) – Relatório Técnico de Agosto-2002.

Companhia do Metropolitano de São Paulo – www.metro.sp.gov.br

Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU-SP) – www.emtu.gov.sp.br

Alouche, L.P., Corredores Urbanos de Transporte para Altas Demandas – www.cbtu.gov.br

Gomide, A.A - Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Sociais – 02/2006.

Costa, G., Dagnino, R., Gestão Estratégica em Políticas Públicas.

AFFONSO, S.N.S. *Chega de Enrolação, Queremos Condução – Movimentos Reivindicatórios de Transporte Coletivo em São Paulo*. Faculdade de Arquitetura e urbanismo da Universidade de São Paulo (Dissertação de Mestrado). São Paulo, 1986.

Federação Nacional de Arquitetos e Urbanistas – www.fna.org.br

