

TRANSPORTE URBANO - O METRÔ COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR

Introdução

A cidade de São Paulo atualmente apresenta uma crise na mobilidade resultante de uma série de políticas adotadas ao longo dos anos. A opção por um modelo rodoviário e os poucos, e ineficientes, investimentos em transporte público geraram uma preferência pelo transporte individual e uma dependência pelo ônibus por parte das classes desprivilegiadas.

Por isso, o ônibus, sendo de média capacidade, acabou se tornando o transporte estruturador da cidade. Em contrapartida, o sistema de metrô atende a poucas áreas da metrópole, com uma oferta muito menor que a demanda. Além disso, as atuais linhas, com destaque para aquelas recentemente implantadas, não conformam uma rede contínua.

Diante deste cenário, caso não sejam adotadas medidas que solucionem o problema de transporte urbano, não é difícil prever a São Paulo do futuro: o crescimento do uso de transporte individual, queda do uso de transporte coletivo, maior tempo de viagens, dificuldade de mobilidade, agravamento da poluição, pior qualidade de vida.

Objetivo

O objetivo deste trabalho é melhorar a mobilidade da população da Região Metropolitana de São Paulo. Para isso, elaborou-se uma proposta de infraestrutura de transportes eficiente, onde o metrô assume o papel de elemento estruturador, e não mais o ônibus. Desta forma, buscou-se a integração dos diversos meios de transportes à rede metroviária.

O trabalho se desenvolveu em duas etapas, não perdendo de vista as propostas já existentes do Plano Integrado de Transportes Urbanos (PITU 2020). Primeiramente, o grupo se ateu à análise crítica do traçado do sistema metroviário existente e ao diagnóstico geral da Região Metropolitana de São Paulo, indicado nos mapas ao lado (densidade, emprego, estrutura de polarização, centralidades). A partir disso, foi então possível elaborar uma proposta que visa ampliar o traçado do metrô em função destas características, que evidenciam as necessidades de mobilidade. Por fim, organizamos em uma tabela as propostas de integração dos vários meios de transporte.

Bibliografia

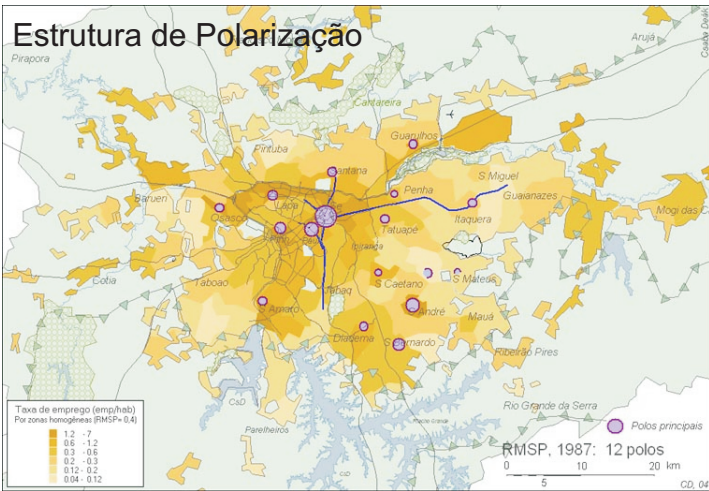
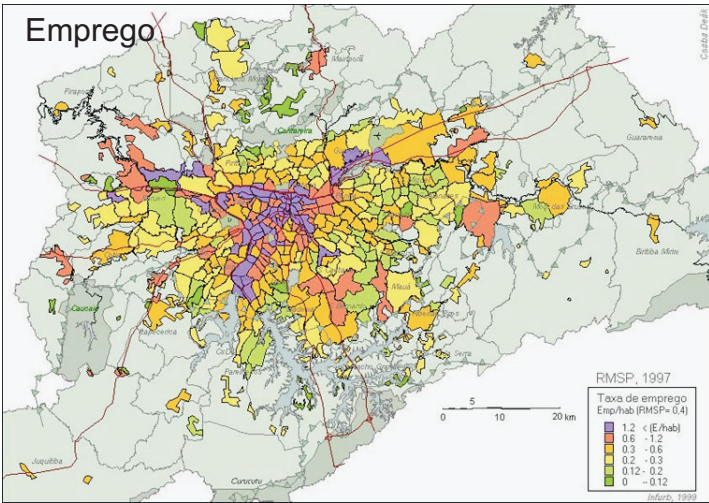
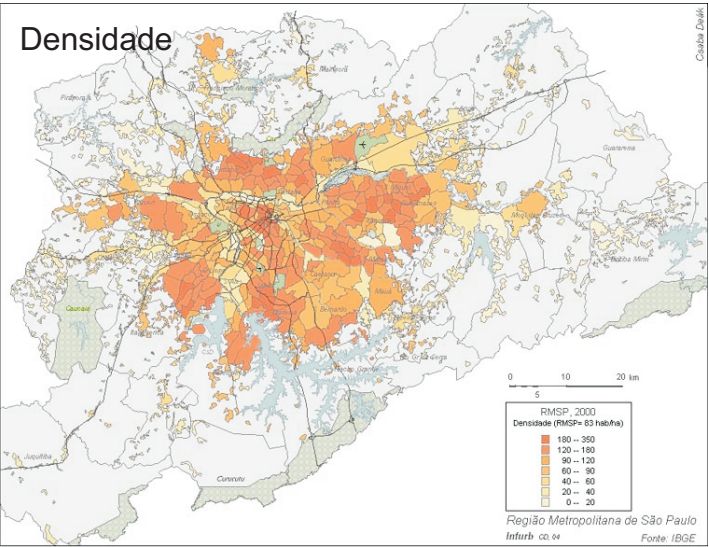
DEÁK, Csaba (1990). **Elementos de uma política de transporte público para São Paulo**. Espaço & Debates 30:42-55, republicado In: Deák, Csaba e Schiffer, Sueli (1999) O processo de urbanização no Brasil. Edusp, São Paulo.

MUNIZ, Cristiane. **A cidade e os trilhos. O metrô de São Paulo como desenho urbano**. Dissertação de mestrado. Maio, 2005.

SÃO PAULO INTERLIGADO. **O Plano de transportes público urbano implantado na gestão 2001-2004**.

VILLAÇA, Flávio. ZIONI, Silvana Maria. **Os transportes de sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo: O poder público acentuando a desigualdade**. In: Primeiro concurso Monografia CBTU 2005 - A cidade nos trilhos.

www.fau.usp.br/doscentes/deprojeto/c_deak/cd/5bd



TRANSPORTE URBANO - O METRÔ COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR

Proposta

A malha metroviária proposta pretende ampliar e constituir uma rede que visa melhorar as condições de mobilidade da população, garantindo maior abrangência de alcance das linhas metroviária e ligando as novas centralidades às outras regiões da cidade.

Como foi diagnosticado, a rede metroviária existente concentra-se na região central da cidade, por esse motivo, foi seguido o modelo proposto por Csaba Deak, em Elementos de uma política de transporte público para São Paulo, em que linhas perimetrais e anéis periféricos são propostos como possíveis soluções.

Portanto, foi proposta a construção de duas linhas perimetrais, que permitem a integração das linhas que saem do centro, sem que haja a necessidade de se passar por ele. Estas linhas são de extrema importância, por interligar e desenvolver os novos pólos de centralidades em São Paulo (Lapa, Tatuapé, Berrini, ABC e Guarulhos).

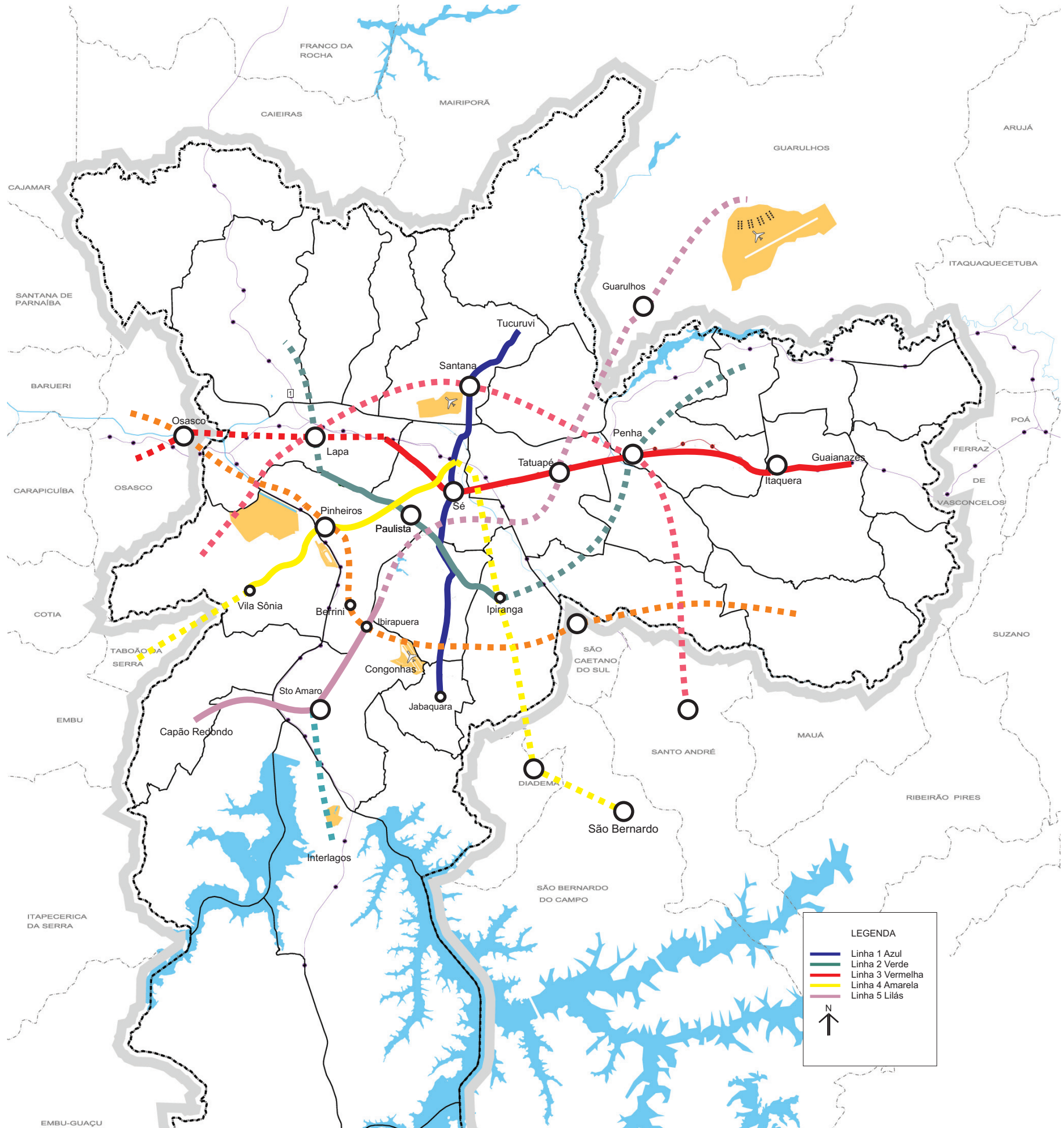
O arco ao norte (rosa) inicia-se no Rio Pequeno cruza a linha Laranja no Jaguaré, a Vermelha na Lapa, a Azul em Santana, novamente a Vermelha na Penha, novamente a Laranja em São Lucas e termina em Santo André.

O arco sul começa em Osasco, passa por Pinheiros e pelo novo centro financeiro, Berrini, e pelo aeroporto de Congonhas; cruza linha Azul na estação Santa Cruz permitindo uma integração com o terminal de ônibus ali existente, passa por São Caetano, terminando em São Rafael.

A linha vermelha, Leste-Oeste, que inicialmente atendia ao trecho relativo ao percurso Barra Funda - Corinthians-Itaquera, passa a estender-se no sentido oeste até Osasco, e no sentido leste até Guaianazes.

A linha Lilás começa no Capão Redondo , cruza a linha Vermelha no Tatuapé, passa pelo centro de Guarulhos e termina na entrada do aeroporto.

A linha Amarela será estendida, e começará em Taboão da Serra, cruza o arco sul em Pinheiros, contorna o centro da cidade, passa pelo Ipiranga e por Diadema e termina em São Bernardo.



TRANSPORTE URBANO - O METRÔ COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR

Tabela esquemática

As soluções para resolver a crise de transporte que vivemos hoje é custosa e necessita de um longo prazo. Contudo, deve-se ter em vista que as questões que envolvem o transporte público implicam seqüelas na economia, assim como na qualidade de vida da população, por isso, qualquer ação tomada não está livre de conseqüências negativas. Portanto, a tabela a seguir ressalta algumas relações possíveis de verificar entre os meios de transportes, além de sua representação física na cidade, as medidas políticas envolvidas, suas conseqüências e os conflitos que podem ser gerados.

RELAÇÃO ENTRE OS MEIOS DE TRANSPORTE	INTERVENÇÕES FÍSICAS PROPOSTAS	MEDIDAS POLÍTICAS	CONSEQUÊNCIAS	CONFLITOS ENFRENTADOS
transportes coletivos	construção de terminais multimodais	determinar áreas de preempção, concessão do direito de construir, desapropriação, bilhete de integração	integração, maior acessibilidade, criação de centralidades	os movimentos das associações de bairro contra os corredores de transporte coletivo de alta capacidade, endividamento do Estado pelas propriedades desapropriadas, dificuldade de interação entre as empresas de transporte privadas, conflitos com os investidores do mercado imobiliário
automóvel e transportes coletivos	construção de estacionamentos subterrâneos próximos a estações de transporte público	determinar áreas de preempção, desapropriação	integração de transportes públicos e individuais	questões ambientais e construtivas relativas aos terrenos e edifícios do entorno
metrô	construção e extensão de linhas de metrô	associação entre Estado e Município, verbas, priorizar o sistema metroviário	conformação de rede metroviária, melhoria da acessibilidade	problemas na construção dos percursos, custos de projeto e de execução, conflito entre o governo Estadual e Municipal
automóveis	infra-estrutura de cobrança, fechamento de ruas, proibição de acesso para veículos	cobrança de pedágio urbano	desestimulação do transporte individual	rejeição da população, questões de desvalorização imobiliária de locais pedagiados ou fechados
automóveis	retirar estacionamentos privados na região central	propor usos coletivos nos atuais vazios urbanos conformados pelos estacionamentos	desestimulação da preferência pelo transporte individual, e melhor uso do solo subutilizado	reivindicações por parte dos usuários de automóveis, dificuldade de desapropriação dos estacionamentos existentes
transportes não motorizados e transportes coletivos	construção de ciclovias, adaptação dos meios de transporte coletivo aos transportes não motorizados	incentivo ao uso dos meios de transporte não motorizados	diminuição do impacto ambiental, redução do trânsito	dificuldade no traçado de ciclovias devido ao relevo e à falta de espaços intra-urbanos, questões de segurança (furto, acidentes)
automóveis		rodízio municipal e políticas sociais, como estímulo às caronas	melhor aproveitamento do transporte individual	maior número de carros por família para fugir dos rodízios, dificuldade de conscientização da população para com as políticas
automóveis		proibição do estacionamento nas ruas e criação de novas áreas de zona azul	incentivo ao transporte coletivo	necessidade de digitalizar o sistema de supervisão da zona azul devido à precaridade da fiscalização
transporte sobre pneus	anéis de trânsito	desapropriação, impactos ambientais	hierarquização do uso das vias	conflito com áreas nobres que lutam a favor das restrições urbanísticas e segregacionistas, obstruindo eixos importantes do transporte público