

Programa de Pós Graduação – F.A.U.U.S..P
Monografia - Disciplina AUH840

Prof Csaba Deák

Profa. Sueli Schiffer

Luis Otávio Calagian

Agosto de 2008

Estruturação do serviços de TC em São Paulo – Momentos de mudança e conflito, uma tentativa de periodização

Introdução

O processo de urbanização no Brasil, assim como em todo o mundo, tem estreitas relações com os respectivos processos nacionais de industrialização.

A cidade de São Paulo teve um processo de expansão e crescimento muito condicionado pelas particulares condições do processo local de industrialização. Em curto período de tempo, a cidade passou de uma localidade sem grande importância, praticamente criada em função das paradas de viajantes rumo ao interior do Estado (dominado à época pela cultura cafeeira) e da circulação de bens e serviços com destino ao porto de Santos para, em menos de 50 anos, tornar-se uma das maiores cidades do mundo.

Isso não sem um penoso processo de expansão urbana, que condicionou a configuração da cidade que hoje conhecemos. Dentro dos aspectos estruturantes, figura a implantação do sistema de transportes, seus condicionantes, sua configuração e suas decorrências na expansão territorial de São Paulo.

É fato de que, na Região Metropolitana de São Paulo ¹, a ausência de uma rede de transportes de massa condizente (em eficiência e no atendimento) às demanda manifesta por transporte pode ser considerada uma aberração. A falta de investimento, a desarticulação entre os níveis administrativos na implantação e gestão do sistema e a adoção de um modelo rodoviarista de circulação levaram a Região a uma situação precária, com um sistema de transportes coletivo baseado majoritariamente em sistemas por ônibus, longas extensões de congestionamento e com tempos e custos de deslocamento que oneram a produção econômica e deterioram a qualidade de vida de seus habitantes.

Este documento faz uma primeira tentativa de organização dos períodos de análise do desenvolvimento do sistema de transporte público na cidade de São Paulo, tendo como referência o processo acelerado de industrialização (e o consequente processo de expansão urbana) entre o início do século e a década de 70.

¹ Considerando-se a área efetivamente conurbada, (a Capital e municípios limítrofes, o ABC, as regiões de Guarulhos e Osasco), excluindo-se aqueles municípios institucionalmente vinculados por contra das bacias hidrográficas e mananciais.

Urbanização e industrialização em São Paulo

Podemos afirmar que o processo efetivo de industrialização no Brasil teve início em 1808, através de ações do Poder Público (representado pelo Príncipe Regente Dom João VI) de cunho mercantilista, que se assemelharam às medidas Colberistas quando da implantação das Manufaturas Reais. Essa iniciativa, consubstanciada por uma série de medidas de ordem política e institucional, vieram a propiciar a implantação das primeiras unidades produtivas no Brasil.

Dentre estas medidas, destacou-se o Alvará de 28 de abril de 1809, através do qual estabeleceram-se, além de medidas de ordem fiscal, destinadas a proteger a indústria incipiente, uma série de concessões que, desde o início, caracterizaram-se como instrumentos de monopólio privado (outorga de privilégios exclusivos aos inventores, subvenções a setores específicos), o que de certo modo acompanhou por muito tempo o desenvolvimento industrial no Brasil.

De 1808 até a primeira República, a implantação da indústria decorreu de uma série de medidas erráticas, em especial no que dizia respeito às políticas de tarifação alfandegária, variando entre medidas protecionistas (isenção de taxas alfandegárias para matérias primas, sobre-taxação de produtos similares) imediatamente substituídas por decretos que recuavam dessas mesmas medidas em nome da queda abrupta das receitas alfandegárias², dentro de um clima de constante conflito entre os interesses dos industriários, respaldados por um discurso fortemente nacionalista, e os setores agrários e comerciantes de produtos importados, calcados na mais pura abordagem liberal.

Contrapunham-se os argumentos nacionalistas, a favor do equilíbrio da balança comercial, da geração de empregos industriais que absorvessem parte da força de trabalho sub-utilizada e do enriquecimento e independência econômica do país através da industrialização contra uma visão liberal, onde se argumentava com o possível aumento do custo de vida pela redução da força de trabalho nos campos, com a oneração das exportações agrícolas, "...os mais proveitosos, e já bem arraigados, estabelecimentos deste Estado."(Villela, pg. 22).

Essa queda de braço manteve-se até a primeira República, resultando em políticas fiscais erráticas, que quase nada colaboraram para a implantação de um parque industrial competitivo no Brasil. Não houve, ao longo desse primeiro período, a grande ressonância do ideário nacionalista no âmbito da sociedade brasileira, de uma maneira orgânica. Segundo Villela, uma mudança importante ocorre com a crise de 1874 –

² As receitas públicas derivadas de tarifas alfandegárias tiveram ao longo do período imperial uma grande importância, chegando na década de 50 a responder por 62,5% da renda tributária total do Brasil.

1875, que “...veio modificar a situação e provocar o conagraçamento da indústria existente” (pg. 51).

A iniciativa começou pelas indústrias de chapéu, à época fortemente ameaçadas pela concorrência dos produtos importados da Alemanha, resultando em uma série de discussões (inicialmente centradas na política aduaneira), evoluindo para as primeiras manifestações organizadas no sentido da defesa de interesses setoriais da indústria, através da Associação Auxiliadora da Indústria Nacional, fundada em 1828 e que, apesar do nome, ocupava-se principalmente com o desenvolvimento da agricultura, e posteriormente através da Associação Industrial, fundada em 1881 dentro da lógica de representação dos interesses das indústrias e setores manufatureiros.

São Paulo passa a ter uma atuação mais incisiva no processo nacional de industrialização a partir do final do século XIX. Financiada pela expansão do setor cafeeiro, a indústria paulista vinha se desenvolvendo discretamente, dispondo da importante contribuição tanto da mão de obra qualificada dos imigrantes, que vieram atraídos pelo café e estabeleceram em outros setores de atividade, incluindo a indústria, comércio e construção civil.

No último decênio do século XIX é possível verificarmos a aceleração do ritmo de urbanização, com taxas de crescimento populacional acima de 12% ao ano, decorrentes e ao mesmo tempo insumo do processo de industrialização pelo qual passava a cidade.

Esse processo ensejou a mais significativa mudança institucional do período, em se tratando dos serviços urbanos de transporte coletivo, estabelecendo a primeira linha de corte de nossa análise; a organização de uma empresa monopolista de transporte coletivo, sob concessão do poder público, que estabeleceu um sistema de gestão e operação centralizada do sistema de bondes elétricos.

1º. Período – 1899 a 1930

Ligth, 1899, monopólio na exploração dos serviços de distribuição de energia e transporte coletivo, com a introdução do sistema de bondes por tração elétrica (em substituição à CVP, Companhia Viação Paulista, que resultou da fusão de uma série de prestadores privados de serviços de transporte por tração animal) mediante uma concessão de exclusividade por 10 anos, posteriormente prorrogada, e perdurou até 1947.

“Aproveitando as vantagens da valorização fundiária gerada por seus investimentos a Light & Power, em meados da década de 10, articulou uma arrojada estratégia de promoção imobiliária: associada à Companhia City of São Paulo Improvements and Free Land Co. Ltd., foi responsável por quase 40% da área urbana loteada da cidade, e pela configuração de um pacto territorial -- uma ordem jurídico-urbanística, que sustenta a diferenciação de valor das localizações na cidade (Rolnik, 1997). Rolnik chama de pacto territorial o modelo de regulação urbanística vigente em São Paulo que, estabelecido desde o início do século, distingue dois territórios pela valorização imobiliária e pela regulamentação: o vetor sudoeste, partindo do centro da cidade, concentra as regiões de maior valor e concentração de equipamentos e investimentos públicos; e as periferias dispersas, desequipadas e desvalorizadas, em condições de irregularidade ou extra legalidade. Villaça (1998, 1999) demonstra nas metrópoles brasileira a tendência de segregação de um único setor urbano para a localização das classes de renda mais alta. Esse processo ocorre por meio do mercado imobiliário, pela concentração de investimentos públicos e até pela localização de edifícios públicos. Exemplo disto é, portanto, a estratégia de concentração de empreendimentos imobiliários associados à implantação de linhas de bonde no setor sudoeste promovida pela Light e Cia. City.” (Zioni, 1999)



Paralelamente, na década de 20 já começam a aparecer serviços de transporte coletivo por auto-ônibus, não regulamentados, que potencializam a expansão da cidade além dos limites estabelecidos pela estratégia imobiliária Ligth / City, através de linhas de bonde que àquela altura já ligavam bairros distantes como Bosque da Saúde, Cidade Jardim e Jabaquara.

As dificuldades financeiras da Ligth, que viu a receita decorrente da operação do sistema de transporte cair de 70% de suas receitas para menos de 50%, em 1927, ensejou a formulação de um plano de modernização do sistema de transporte, através de sistemas de alta capacidade, e de um modelo operacional integrado entre bondes, subway e ônibus.

A contrapartida exigida seria a extensão do monopólio até 1939 (inclusive na distribuição de energia) e a triplicação das tarifas, mantidas abaixo de seu real valor por longo período (exatamente no sentido de manter o monopólio da Ligth, na década de 10) além do desgaste da imagem da empresa junto à opinião pública (durante as greves de 1925, por melhorias das condições de transporte e redução nas tarifas, a população depedrava e tombava bondes...), contrapunha-se a essa proposta o Plano de Avenidas, desenvolvido pelo eng. Prestes Maia, que propunha um modelo de deslocamento centrado na utilização do automóvel, com um sistema de transporte coletivo fortemente baseado sobre pneus.

“A opção feita foi pela cidade que cresceria indefinidamente, sem limites, por uma produção imobiliária desconcentrada, promovida pela autoconstrução das moradias. Isso combinava com a organização do transporte urbano feito pela oferta também desconcentrada de veículos movidos a diesel e dispersa pelos itinerários dos auto-ônibus e lotações. Esta operação artesanal do transporte (Brasileiro, 1996), feita por operadores proprietários, ocorreria num regime de concorrência, passível da regulação do Estado. O fortalecimento do papel do Estado seria garantida pela criação de uma empresa pública de transporte.”(Zioni, 1999)



P

Participação da receita de transportes na receita total da Light,

fonte: Transporte público em São Paulo, F.A.U.U.S.P., 1999.

Essa me parece a opção histórica central, decisiva na forma de organização espacial consolidada, ao longo dos últimos 80 anos, na cidade de São Paulo. Tal opção se aprofundaria na fase seguinte, com a substituição do serviço de bondes por ônibus elétricos, a expansão da frota de ônibus diesel, a gradativa redução da rede de trilhos até a sua completa desmobilização, na década de 60 e a consolidação de um modelo de prestação de serviço com baixa concentração de capital, alta utilização de mão de obra a baixo custo, perfeitamente ajustado a uma proposta de urbanização extensiva abaixo custo, baseada, no plano habitacional, pela autoconstrução em loteamentos não regulamentados.

Essa opção estratégica, num primeiro momento, e seu aprofundamento no período seguinte, até o final de década de 60, só foi possível na medida em que este modelo de provimento dos serviços se via ajustado ao estágio de desenvolvimento vigente das forças produtivas quanto às necessidades de reprodução da classe dominante, garantido pela configuração físico espacial consolidada até aquele momento pela estratégia comercial Ligth / City, e pelas mínimas condições exigidas de subsistência da classe trabalhadora, agora tendo suas condições de mobilidade vinculadas a um processo de pior “qualidade”, menos tecnologia e menores investimentos.

A cara da acumulação entravada, resultando na cidade que conhecemos. Importante ressaltar que neste período, a expansão urbana esteve vinculada essencialmente aos interesses do capital imobiliário...

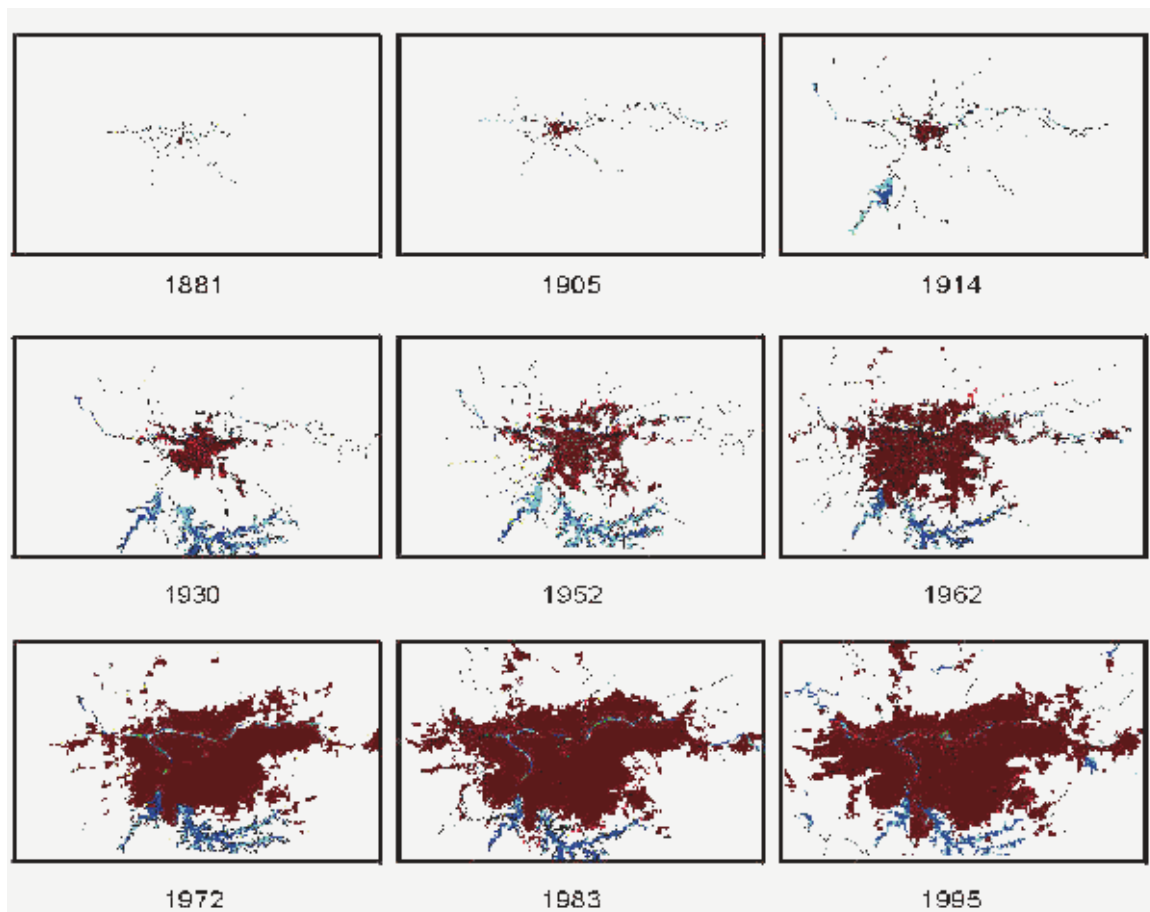
2º. Período – 1930 a 1970

CMTC, 1947 como alternativa regulatória ao modelo de monopólio privado anterior. A empresa é formada como sucedânea do passivo da Ligth e passa a responder pela operação regular dos serviços de bonde e ônibus na cidade.

Esse processo encontra respaldo em alguns elementos que caracterizam o período entre 1930 e 1950, um período de grande expansão industrial, com a introdução da legislação trabalhista que consolidava as condições da reprodução da força de trabalho a baixo custo e a adoção de um modelo rodoviarista na provisão das infra-estruturas de transporte, em especial "... a partir dos anos 50 Smolka (1986) destaca haver contexto em que os efeitos da motorização e da consolidação da indústria automobilística passam a ser a matriz da urbanização (Zioni, 1999)".

Importante ressaltar que se esgota, nesse período, o modelo de investimento imobiliário rentista, por ação do próprio estado através da promulgação da Lei do Inquilinato, em 1942, congelando os aluguéis e inviabilizando, assim, a estratégia utilizada pela Ligth / City, na década de 20. Essa medida visava a canalização de recursos para investimentos industriais, indiretamente favorecendo a produção habitacional não capitalista (Bonduki, 1998). Passa a atuar como vetor de urbanização os interesses do capital industrial, que necessitava, como base das condições de produção, de uma intensificação no processo de urbanização. Entre 1920 e 1950, a população de SP quase quadruplica, crescendo a taxas acima de 4% ao ano, e o efeito sobre a mancha urbanizada é igualmente impressionante, conurbando a cidade a uma série de municípios vizinhos, num processo de espraiamento que vigora até os dias de hoje.

Associam-se, dessa forma, dois fortes vetores de espraiamento da cidade, a introdução de um modelo rodoviarista de mobilidade, com baixa agregação tecnológica (em especial no transporte coletivo), ao lado da necessidade de auto-provisão habitacional da classe trabalhadora, dentro de bases igualmente baixas.



Expansão da mancha urbana metropolitana, RMSP

fonte: http://143.107.16.5/docentes/deprojeto/c_deak/CD/5bd/1rmsp/m02-evol/index.html

A substituição gradativa de frota de bondes por ônibus veio acompanhada da implantação da tarifa única no transporte coletivo, em substituição ao modelo tarifário anterior, eliminando-se as zonas ou seções de cobrança das tarifas dos bondes, numa clara medida de favorecimento e adoção de um modelo de expansão urbana periférico. Era possível deslocar largos contingentes populacionais, na medida em que lhes eram dadas condições econômicas para financiar suas viagens. A par disso, o sistema viário da área central e vetor sudoeste continua a receber importantes investimentos, em especial na gestão do Prefeito Prestes Maia, garantindo a manutenção das condições estratégicas de reprodução social das classes dominantes.

É desse período a consolidação do esquema viário rádio-concêntrico, com a implantação da rótula central, que determina as condições de circulação (e crescimento) da cidade até os nossos dias. Esse esquema físico-funcional foi aprofundado ao longo dos anos, com a implantação da contra-rótula e do eixo expresso norte-sul, que foi completado durante a segunda gestão Paulo Maluf, em 1994, com a implantação do túnel Tom Jobim, sob a Av. Senador Queiroz e a supressão do semáforo da rua Mauá com a Av. Prestes Maia (nome emblemático...).

O processo de substituição dos bondes por ônibus começa no período anterior, especialmente após a Ligth ver recusado seu plano de 1927. O aviltamento tarifário a que o sistema estava submetido (por responsabilidade, em parte, da própria concessionária), o desinteresse da empresa na expansão e manutenção da rede de trilhos e da frota de bondes e o início da aceleração no processo de expansão periférica levam a Prefeitura a aceitar a atuação de operadores autônomos de ônibus, que chegavam em 1930 a operar 400 ônibus, dentro esquemas precários (ou irregulares) de prestação dos serviços. O monopólio público nos transportes começa, assim, a partir de um esquema de operação clandestina, que permanece e assume condições oficiais a partir, paradoxalmente, da fundação da CMTC, empresa pública operadora do serviço de ônibus.

É igualmente nesse período que se profissionaliza o aparelho do estado, assumindo um papel fundamental na gestão dos serviços urbanos, bem como em sua provisão direta. A intensificação das relações sociais e a complexidade crescente nas relações entre os novos agentes sociais passa a demandar, do Poder Público, uma postura mais proativa na formulação de algumas políticas públicas. Esse processo resulta na fundação da CMTC, em 1947, empresa ainda hoje responsável pela fiscalização dos serviços de transporte e que durante mais de quarenta anos, operou parte significativa das linhas de ônibus da cidade de São Paulo. Em 1994, quando o serviço operacional da empresa foi privatizado (passando a se chamar SPTrans em 1995, na gestão Maluf II), a empresa operava 35% do serviço municipal de ônibus, com uma frota de quase 5.000 ônibus e um quadro operacional com 25.000 funcionários.

Essa tendência não resultou, entretanto, na consolidação de um serviço de transportes competitivo e eficiente. A CMTC nasce da incorporação da Ligth, de suas estruturas relativas ao transporte coletivo, e da encampação de 17 empresas particulares com uma frota de quase 600 ônibus. Entretanto, os necessários investimentos, a recuperação do sistema de bondes e a preservação do efetivo monopólio operacional ficaram no papel.

Desde o início, foi admitida a manutenção de empresas operadoras privadas, responsáveis pela operação de linhas “rurais”, restringidas a 33% da receita da CMTC; essa referência, entretanto, foi superada nas décadas seguintes, períodos no qual, ao contrário da empresa pública, que pouco investiu na estruturação e qualificação dos transportes coletivos, as empresas operadoras privadas incrementaram sua frota em 270%, resultando que em 1960, a CMTC respondia por apenas 22% dos passageiros transportados.

O sistema de bondes, sucateado e carente de investimentos em modernização, foi desativado na década de 60, sob os auspícios da opinião pública, segundo a qual os

bondes atrapalhavam o trânsito...a história hoje se repete, como farsa, a respeito de trolebus (num momento anterior) e faixas exclusivas para os ônibus.

O sistema de transporte por ônibus, na maioria absoluta das grandes cidades brasileiras, caracteriza-se por um modelo de oferta de serviços baseada na utilização extensiva de mão de obra de baixa qualificação (motoristas, cobradores, fiscais de operação, despachantes de linha), normalmente recrutados jovens, com nível de instrução básica e remuneração até três salários mínimos. Comumente, verifica-se a realização de horas extras não contabilizadas, trabalhando em turno dobrado (“dupla pegada”), com pouca qualificação e treinamento.

Caracteriza-se assim uma prestação de serviço que exige baixo investimento em infraestrutura e tecnologia ³; em termos médios, o custo fixo do serviço aproxima-se de 60% do custo total, no caso das empresas melhor administradas, podendo chegar acima dos 70%.

Não é exagero afirmar que esse modelo de organização empresarial vigente até hoje nas grandes cidades brasileiras assemelha-se, na essência, a uma atividade empresarial muito vinculada a um estágio de acumulação extensivo, ainda que anacrônico, e certamente por isso mesmo traz consigo toda a gama de contradições e de ineficiências crônicas desse modelo de transporte público⁴.

A dificuldade enfrentada por algumas gestões municipais na modernização do serviço, em relação a mudanças básicas como incorporação de instrumental de controle eletrônico, modernização da frota, universalização de acesso à população com restrição de mobilidade denota o conceito empresarial intrínseco, é significativa do pensamento do setor.

Os investimentos mais significativos da CMTC ocorreram exatamente no sistema trolebus, na implantação de sua rede manutenção de frota e desenvolvimento tecnológico, investimentos insuficientes porém para consolidar uma alternativa modal e tecnológica na cidade. Tal como os bondes, os trolebus foram praticamente desativados em SP, restando pouco mais de 300 veículos em funcionamento. A idéia de implantação de uma rede estrutural de corredores de ônibus baseada no trolebus,

³ Quando indispensáveis, realizados pelo Poder Público, diretamente.

⁴ A alternativa adotada na maioria dos países latino-americanos, baseada na operação se, regulamentação por operadores autônomos (“transportitas”), mostrou-se em alguns aspectos mais representativa desse estágio de desenvolvimento, porém rapidamente levaram as cidades em questão a um nível tamanho de ineficiência em circulação, forçando o Poder Público, (ainda que defendendo a adoção de modelos econômicos neo-liberais) a adotar estratégias regulamentadoras, como no caso de Bogotá, Santiago e México.

preconizada no SISTRAM⁵, nunca evoluiu, carecendo da mesma base de apoio que faltou ao sistema de bondes; uma base industrial politicamente articulada, com financiamentos específicos (públicos e privados) para o setor, com projetos estratégicos de expansão e apropriação de mercados.

Esse tipo de política industrial sempre existiu no sentido do desenvolvimento da indústria automotiva, e parece ser o mesmo fator de limitação à consolidação de redes de transporte de massa por trilhos, nas grandes cidades brasileiras.

Neste período, predominaram os interesses do setor industrial, por uma rápida urbanização, especialmente os interesses da nascente indústria automotiva nacional. Ainda verificou-se a predominância, no plano econômico e social, de um estágio extensivo de acumulação, dentro do qual a manutenção de um modelo de prestação de serviços de transporte público baseado na utilização em larga escala de mão de obra pouco qualificada parecia, ao menos coerente.

⁵ Sistema Integrado de Transportes Metropolitanos, programa desenvolvido em conjunto pela EMTU, EMPLASA e CMTC, propunha a organização de uma rede tronco-alimentada de ônibus, com trolebus operando em corredores com faixa exclusiva à esquerda. Dessa proposta, foram implantados, parcialmente, os corredores Paes de Barros e Santo Amaro, operando desde sua inauguração com frota mista (tração elétrica e diesel). O corredor Santo Amaro teve a rede de alimentação elétrica removida após a reforma do trecho da Av. 9 de Julho, em 2004³ / 2004; o corredor Paes de Barros permanece com a frota de trolebus em operação, ligando o bairro da Vila Prudente ao centro da cidade.

3º. Período – 1970, o Metrô em São Paulo

O período posterior, a partir do final da década de 60, traz uma soma de contradições que ensejaram, em diversos momentos, mudanças (ou tentativas de) no padrão dos serviços urbanos em SP, motivados, a par de um sem número de contradições, pelo início da percepção do esgotamento do modelo de circulação na cidade.

Há de se considerar a alteração político institucional decorrente do golpe militar de 1964, com a implantação de um regime de exceção que, por um lado significou um deplorável retrocesso do ponto de vista político e social no Brasil, por outro trouxe uma proposta de desenvolvimento econômico, baseada na expansão e qualificação do parque industrial e desenvolvimento de uma política industrial e de desenvolvimento para o país.

Em São Paulo, essas mudanças iniciaram na gestão do Prefeito Faria Lima (1965-1969), último prefeito eleito na cidade antes de 1989, em especial na instrumentalização e qualificação da máquina do estado, através da organização de uma série de entidades e empresas públicas voltadas à questão urbana, no âmbito da cidade e da RMSP.

É desse período a formulação do Plano Urbanístico Básico – PUB, estudo que pela primeira vez congrega diretrizes urbanísticas e de uso e ocupação do solo com as diretrizes de expansão do sistema viário e de um sistema de transportes de massa, utilizando recursos de modelagem matemática de transportes e, considerando cenários de futuros de desenvolvimento sócio-econômico.

“A sofisticação metodológica é nítida e torna este o mais abrangente plano produzido até então no Brasil (36). Não se limita ao urbanismo, levantando um conjunto amplo de dados para propor diretrizes nas várias áreas da administração pública. Para este estudo temos de destacar que a estrutura de mobilidade urbana é um aspecto fundamental da proposta. Mas ao contrário da proposta de Curitiba, o PUB dissocia a rede de transporte público de massa da malha de vias expressas.” (Anelli, 2005).

Era evidente que a adoção de um modelo de desenvolvimento condizente com uma mudança do estágio de desenvolvimento que se pretendia, naquele momento, somente seria possível através da reorganização do sistema de circulação da cidade; àquela altura, com uma população na ordem de 7 milhões de habitantes, o trânsito e as opções de transporte público eram sofríveis.

Seja pela percepção de um novo momento histórico, seja pela necessidade de um sistema de transporte mais eficiente, o fato é que naquele período se estabelece em São Paulo uma prática de reflexão, planejamento e intervenção sobre a questão da mobilidade que não encontrou, até nossos dias, momento similar,.

Decorrendo dos estudos do PUB, o prefeito instituiu Comitê do Metropolitano, em 1967, com a intenção de viabilizar a implantação de uma rede de transporte de massa na capital. Em 1968, foi realizada a primeira pesquisa domiciliar de origem e destino na RMSP, incluindo a cidade de São Paulo e aproximadamente 70% da área metropolitana atual.

A primeira proposta de traçado de uma rede de metrô foi desenvolvida por uma equipe de consultoria, composta por um consórcio das empresas Hotchieff, Deoconsult e Montreal. A rede projetada era composta por duas linhas de desenho radial, que se encontravam na área central, com o traçado aproximado das atuais linhas norte / sul e leste / oeste.

O início das obras, ainda na gestão Faria Lima, não significaram a adoção consciente, por parte do Poder Público (nem da sociedade) de um novo paradigma em mobilidade; a indústria automotiva e a opção histórica pelo modelo de circulação baseado no uso do automóvel permaneceu, até os dias de hoje, como um forte contraponto a muitas iniciativas de investimento em transporte público de massa.

Durante a gestão Paulo Maluf (1969-1971), os investimentos na construção do Metrô foram paralisados e passou-se a priorizar o investimento em obras de arte e sistema viário, destacando-se a construção quase integral do complexo Leste – Oeste, sistema de trânsito rápido que conecta, perimetralmente à área central, aos dois opostos da cidade, através de quase 6 quilômetros de vias elevadas⁶.

O primeiro trecho do Metrô foi inaugurado em 1974, ligando os bairros do Paraíso à zona sul da cidade, ao longo da av. Domingos de Moraes, parte da Linha Azul, ou

⁶ O ícone desta intervenção é o Elevado Costa e Silva, conhecido como “Minhocão”, construído ao longo das avenidas Gen. Olímpio da Silveira e São João, responsável pela forte deterioração urbana nessa região, devido à inserção de um viaduto (com todas suas alças de acesso) sobre uma via com caixa de 30 metros, ocupada por diversos edifícios residenciais, de bom padrão arquitetônico. Não menos nociva foi a intervenção da continuidade do sistema de trânsito rápido ao longo do bairro da Bela Vista, onde a inserção de viadutos com largura em torno de 50 metros seccionou longas extensões do bairro, criando baixios de viaduto e áreas remanescentes de desapropriação, segundo um projeto urbano da pior qualidade. Até hoje, o Minhocão é sinônimo de deterioração urbana e exemplo internacional de como não se deve intervir no espaço público de uma metrópole, além de exemplificar o descaso com investimentos em transporte público nas grandes cidades brasileiras.

Norte/ Sul, que atualmente liga os bairros de Santana, na zona norte, ao bairro do Jabaquara, na zona sul, próximo ao limite com a região do ABC.

Entre 1970 e 2007, foram construídos 61,3 Km de linhas de Metrô ⁷, representando um crescimento médio de 1,63 Km ao ano. Durante estes 37 anos, não foi possível estabelecer uma vinculação constante de recursos no sentido de prover uma rede com a extensão e a capacidade de atendimento necessária a uma cidade das dimensões de São Paulo, tampouco foi estabelecido um arcabouço institucional de gestão do sistema de transportes em nível metropolitano.

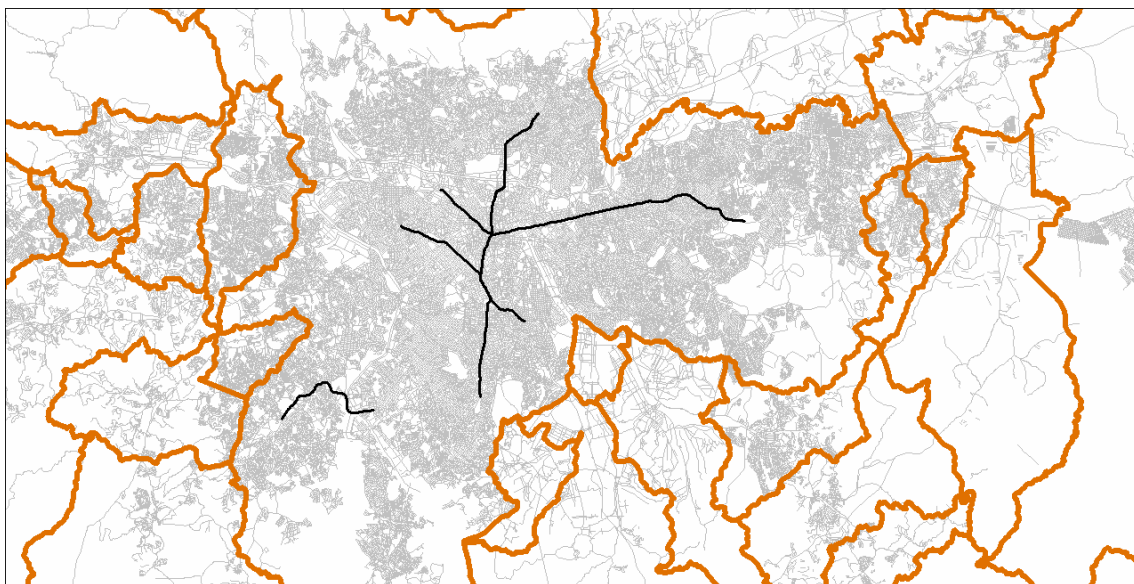
A percepção da necessidade de mudança do patamar de desempenho do sistema de transporte público não foi, até hoje, suficientemente claro para a sociedade, tampouco para a classe política. A argumentação da falta de recursos não se sustenta, frente aos custos de implantação de um sistema de transporte de massa, comparado ao PIB da cidade de São Paulo e aos benefícios decorrentes da redução das deseconomias estimadas pelo estudo do IPEA por conta dos congestionamentos na cidade.

“O custo de implantação do sistema metrô é da ordem de US\$ 80 milhões por km de linha. Assim 12,5 Km por ano representam um investimento na ordem de US\$ 1 bilhão, ou 0,25% do produto Nacional Bruto, ou ainda 2,5% no total do período. Entre os benefícios, consideremos apenas a redução dos tempos de viagem – além dos benefícios mais ‘intangíveis’, como economia de combustível, redução da poluição atmosférica ou os efeitos sobre a indústria e o desenvolvimento tecnológico – para termos uma idéia da ordem de grandeza”(Deák, 1999)

Trazendo a valores de hoje, considerando-se um valor de US\$ 100 milhões por km implantado de metrô, frente ao PIB apenas da cidade de São Paulo, estaríamos falando em um investimento correspondente a 0,8% do PIB DA CAPITAL para implantarmos uma rede de metrô a uma média anual de 12,5 Km.

⁷ A parte a ampliação e recuperação de parte do sistema ferroviários, operado pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, que cumpre papel similar ao Metrô, atendendo São Paulo e outros municípios da RMSP.

Rede Atual, 61, 3 Km



Rede "Essencial", rede de 163 Km, prevista para implantação até 2020.



Conclusão

A tentativa de formular uma primeira estrutura de análise, por período, nos apontam algumas questões iniciais.

É fato que a indústria automobilística teve (e tem) um peso considerável na estratégia de industrialização nacional, mas seria esse peso explicação suficiente para o pouco investimento em transporte de massa no Brasil ?

A ausência no Brasil de uma indústria ferroviária de maior expressão é motivo ou resultado deste mesmo processo ?

A preocupação recente demonstrada tanto pela sociedade civil quanto pelo Poder Público em retomar a implantação de uma rede de transporte de massa em São Paulo representa efetivamente uma mudança de abordagem ? Estamos superando um modelo ideologicamente construído, ao longo de ao menos quarenta anos em favor da mobilidade individual como um direito básico ?

Uma das hipóteses da nossa dissertação seria um questionamento sobre qual perfil de expansão urbana teria sido possível frente a adoção histórica de um modelo de circulação efetivamente público em São Paulo, baseado, por exemplo, na ampliação, e modernização de uma rede de transportes sobre trilhos, ainda que baseada em bondes.

Assim, pareceu-nos importante investigar e determinar os motivos efetivos dessa “não opção” por uma cidade baseada em uma rede de transporte de massa, e se as estratégias vigentes no conjunto da sociedade à época ainda prevalecem.

O momento de priorização do debate pela priorização e investimentos em transporte público, especialmente nesse período pré-eleitoral, pode ser uma boa oportunidade de consolidar conceitos a respeito de uma proposta de mobilidade diferente para São Paulo.

Bibliografia

Deák, Csaba, "Acumulação entravada no Brasil e a crise dos anos 80", in "O processo de urbanização no Brasil", Deák, C.Schiffer, S., org, EDUSP, 1999.

Deák, Csaba, "Elementos para uma política de transportes para São Paulo", in "O processo de urbanização no Brasil", Deák, C.Schiffer, S., org, EDUSP, São Paulo, 1999.

Zioni, Silvana, "Transporte público em São Paulo", Dissertação de Mestrado F.A.U.S.P., 2000.

Anelli, Renato, "Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB", http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq082/arq082_00.asp

Luz, Nícia Vilela, "A luta pela industrialização no Brasil", Ed. Alfa- Ômega, São Paulo, 2004 (1ª. Edição 1960).