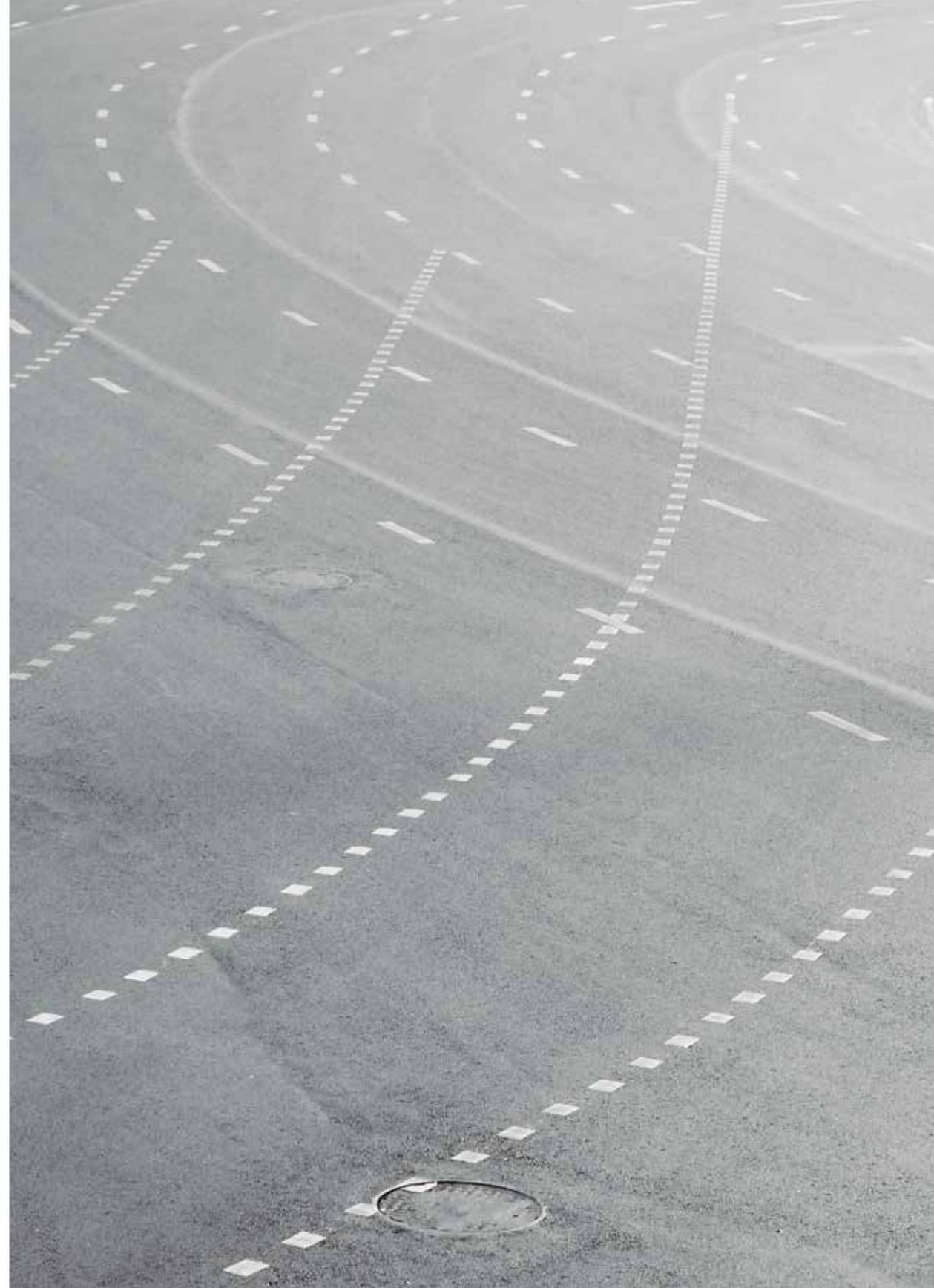


CAMINHO DE MÚTIPLAS VIAS

Não existe saída única para resolver o impasse da mobilidade nos grandes centros. É preciso construir acordos em prol de toda a sociedade e implementar ações conjuntas para melhorar a qualidade de vida da população.

TEXTO **RACHEL CARDOSO**
FOTOS **FERNANDO NUNES**



A mobilidade urbana é uma questão que desafia toda a sociedade e não será resolvida num passe de mágica mediante a adoção de uma ou outra medida isolada. Somente um conjunto de ações implementadas concomitantemente pode amenizar os entraves em uma metrópole do porte de São Paulo e melhorar a qualidade de vida da população. “Não existem consensos, temos de construir acordos e promover uma descentralização econômica”, entende o coordenador da Secretaria Executiva da Rede Nossa São Paulo, Mauricio Broinizi.

Ele esteve presente na apresentação da 9ª Pesquisa sobre Mobilidade Urbana, em setembro, feita pelo Ibope Inteligência, a pedido da Rede e da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP). O Ibope ouviu 700 paulistanos, com idade acima de 16 anos.

A questão da mobilidade é bem mais complexa do que simplesmente garantir fluidez ao tráfego de veículos. Na capital paulista, os sucessivos recordes de congestionamento fazem o motorista perder mais do que a paciência. A poluição gerada pelos automóveis também consome a saúde de quem vive na metrópole. Entre os males causados pelo excesso de poluentes estão principalmente problemas no aparelho respiratório, como sinusite, rinite alérgica, bronquite, asma e enfisema pulmonar, além de conjuntivite e irritações nos olhos e nas mucosas.

Essa situação não passa despercebida pela população. Tanto que, na pesquisa do Ibope, saúde despontou como área mais problemática da cidade, com 55% de citações, seguida por segurança pública (37%); educação (33%); desemprego (33%); trânsito (29%); transporte coletivo (27%); abastecimento de água (21%); e poluição (17%).

O estudo mostra que 59% consideraram a poluição do ar como a mais grave, ante 30%

É PRECISO REDUZIR A EMISSÃO DE POLUENTES E INVESTIR NO TRANSPORTE COLETIVO, PRINCIPALMENTE SOBRE TRILHOS, PARA MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA DA POPULAÇÃO



“NÃO HÁ COMO SEPARAR MOBILIDADE, SAÚDE E MEIO AMBIENTE. O NOVO PLANO DIRETOR DE SÃO PAULO VAI MUITO NESSA DIREÇÃO, AO PROCURAR APROXIMAR EMPREGO E MORADIA PARA REEQUILIBRAR A CIDADE”

**MAURICIO BROINIZI,
DA REDE NOSSA SÃO PAULO**

que citaram a da água. Nos resultados do ano passado, esse porcentual era maior: 70% apontaram a poluição do ar, enquanto 18% escolheram a da água. Ao todo, 62% dos entrevistados já tiveram problemas de saúde decorrentes da poluição na cidade.

Para o secretário de Saúde da capital paulista, Alexandre Padilha, que chegou ao evento no Sesc Consolação de bicicleta, embora muito se discuta a problemática do trânsito provocado pela falta de transporte público adequado, é preciso alertar também para esse outro lado da questão. Além das doenças desencadeadas pela qualidade do ar cada vez mais precária, ele ressalta os custos relacionados aos índices de acidentes de trânsito.

Os gastos do Sistema Único de Saúde (SUS) com reabilitação das vítimas são altíssimos: apenas em 2014, o atendimento de 9,5 mil pacientes na capital paulista custou aos cofres públicos R\$ 16 milhões. “E esses cálculos não levam em conta os danos que demandam algum tipo de assistência permanente, pois algumas pessoas nunca se recuperaram completamente”, afirma Padilha.

Para Broinizi, da Rede Nossa São Paulo, não há como separar mobilidade, saúde e meio ambiente. “O novo Plano Diretor de São Paulo vai muito nessa direção, ao procurar aproxi-

mar emprego e moradia para reequilibrar a cidade”, diz. Mas só isso não basta. É preciso reduzir a emissão de poluentes e investir no transporte coletivo, principalmente sobre trilhos, para melhorar a qualidade de vida da população, explica o especialista.

ALTERNATIVAS EM PAUTA

Outras soluções apontadas para amenizar o caos urbano envolvem medidas como home office, horários escalonados de entrada no trabalho, corredores exclusivos de ônibus, ciclovias e até mesmo a polêmica redução de velocidade nas vias da cidade, apresentada como forma de reduzir acidentes. De acordo com levantamento feito pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) nas seis primeiras semanas após a implantação da medida (de 20 de julho a 30 de agosto), a expectativa se confirmou: as ocorrências com vítimas nas marginais recuaram 27% em relação ao mesmo período de 2014.

E não é apenas aqui que a medida foi adotada. Nova York, Paris e Londres também reduziram a velocidade em avenidas com resultados satisfatórios. Em Londres, por exemplo, o número de acidentes fatais caiu pela metade em cinco anos – menos da metade do tempo esperado para que isso acontecesse. Mas tudo faz parte de um planejamento a longo prazo. “É necessário coragem para tomar atitudes impopulares que não sejam focadas no interesse em conquistar votos”, avalia o secretário dos Transportes da capital paulista, Jilmar Tatto.

Um exemplo é a redução dos limites de velocidade na cidade. De acordo com o levantamento do Ibope, 53% dos entrevistados reprovaram a medida. Para o secretário, não chega a ser um resultado de todo mal. Mesmo sendo um tema recente, alcançou uma aprovação de 43% – outros 4% não sou-

Mudanças à vista

Confira alguns itens apontados pela Pesquisa sobre Mobilidade Urbana deste ano em comparação com os resultados de 2014

Possuem automóvel em casa



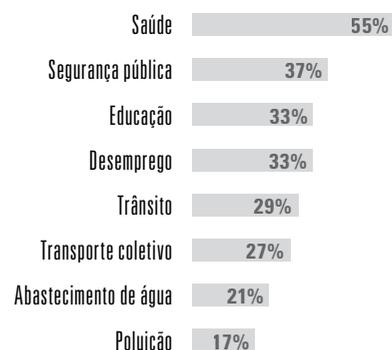
Usam carro todo dia (inclui carona e táxi)



Deixariam de usar carro se houvesse boa alternativa de transporte



Áreas mais problemáticas da cidade



beram ou não responderam. “É uma questão de tempo e educação, assim como foi com o cinto de segurança, que hoje salva tantas vidas”, destaca o secretário.

Resultados mais favoráveis foram obtidos em relação à construção de faixas e corredores de ônibus, uma das apostas da gestão Fernando Haddad (PT). Entre os 700 entrevistados, 90% apoiaram a proposta. “Mostramos que é possível aumentar a velocidade dos coletivos e, hoje, as pessoas ficam menos tempo nos pontos de ônibus”, diz Tatto. Segundo ele, a velocidade média saltou de 13 para 22 quilômetros por hora.

Mas 59% dos entrevistados disseram que os ônibus estão mais lotados. “Há linhas em que passam ônibus de três em três minutos. Não adianta colocar mais veículos porque o viário não comporta. A situação requer transporte de massa, como o metrô, e os governos estadual e federal precisam atuar de forma incisiva para melhorar a mobilidade na capital”, afirma Tatto.

Para 64% dos paulistanos ouvidos, os governos devem dar mais atenção aos transportes públicos, sendo construção/ampliação de linhas do metrô ou trem (58%) e de corredores de ônibus (37%) as medidas mais urgentes para a melhoria da mobilidade urbana.

TEMPOS DE DESLOCAMENTO

A pesquisa do Ibope também verificou o tempo médio que as pessoas ficam paradas no trânsito. Levando em conta o trajeto para a atividade principal e os deslocamentos na cidade, essa média ficou em 2h38 – apenas um pouco inferior à marca registrada no estudo de 2014, que era de 2h46. Uma parcela de 48% dos paulistanos gasta pelo menos duas horas por dia em seus deslocamentos. Entre os que utilizam carro, a média é de 2h48.



“ALÉM DAS DOENÇAS DESENCADEADAS PELA QUALIDADE DO AR CADA VEZ MAIS PRECÁRIA, HÁ OS CUSTOS RELACIONADOS AOS ÍNDICES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO”

ALEXANDRE PADILHA,
SECRETÁRIO MUNICIPAL
DE SAÚDE DE SÃO PAULO

Garotos-propaganda

O que não deveria ser nada demais, considerando a imensa quantidade de brasileiros que se deslocam diariamente usando metrô, trem e ônibus, virou o grande burburinho no primeiro dia da SPFW, badalada semana de lançamento de moda em São Paulo. Abrindo a 40ª edição do evento, o desfile do estilista Alexandre Herchcovitch – realizado no dia 18 de outubro no saguão da Prefeitura de São Paulo, no centro da cidade – teve convites estruturados em um Bilhete Único, abastecidos com o valor de R\$ 7 (preço total das passagens de ida e volta). Ou seja, a proposta era que os convidados chegassem até o local de transporte público. O próprio Herchcovitch postou no Instagram uma imagem sua no vagão do trem, com a legenda: “Indo para o trabalho hoje de metrô”. O prefeito Fernando Haddad, que esteve presente no desfile acompanhado de sua esposa, Ana Estela, preferiu ir de ônibus. “Cada vez mais as pessoas têm optado pela mobilidade alternativa, seja de transporte público, seja a pé ou de bicicleta. Viemos de ônibus. O próprio Alexandre usa bastante metrô no dia a dia dele. É uma forma de olhar a cidade de outra maneira”, declarou o estilista na ocasião.



APESAR DE 59% DOS ENTREVISTADOS SEREM FAVORÁVEIS À CONSTRUÇÃO DE CICLOVIAS NA CIDADE, APENAS 7% DISSERAM USAR A BICICLETA DIARIAMENTE OU QUASE TODOS OS DIAS

Já para quem recorre ao transporte público diariamente, chega a 2h56.

O tempo médio de deslocamento para atividade principal (trabalho ou escola) ficou em 1h44 este ano, resultado idêntico ao registrado na pesquisa de 2014. Dos entrevistados, 23% disseram que levam pelo menos duas horas para ir e voltar; e 35%, entre uma e duas horas.

A pesquisa questionou ainda os paulistanos sobre o fechamento de vias, como a Avenida Paulista, para automóveis aos domingos. Segundo o balanço, 64% declararam ser a favor da “abertura para lazer e circulação de pedestres e ciclistas”. Contra a medida, foram 33%; e 3% não opinaram.

O percentual favorável vai ao encontro dos resultados das primeiras audiências públicas sobre o tema. Moradores que participaram das discussões concordaram em fechar as avenidas Sumaré e Paulista, aos domingos e feriados, das 10 às 17h, liberando-as para pedestres e ciclistas.

Outro ponto polêmico da gestão Haddad abordado na pesquisa do Ibope foi a construção de ciclovias. De acordo com o levantamento, 59% dos entrevistados se disseram favoráveis, ante 38% dos que são contra (3% não opinaram).

O percentual dos que usam bicicleta diariamente ou quase todos os dias, porém, foi baixo: 7% dos que foram ouvidos. Entre a maioria que não utiliza, 44% disseram que passariam a andar de bicicleta se fosse mais seguro; 18%, se tivesse mais sinalização nas ruas; 13%, mais ciclovias (em 2014, esse número era 26%). Já o contingente dos que não usariam a bicicleta “de jeito nenhum” encolheu de 24% em 2014 para 13% este ano. Além disso, aumentou de 86% para 88% a parcela de paulistanos favoráveis à construção e à ampliação de ciclovias na cidade. [8]