

Linhas Abertas 05 - Traços e Trajetos

- Mobilidade urbana é um assunto bem complicado em São Paulo pois temos uma cidade com 12 milhões de habitantes e tem 6 milhões de veículos
- Então não existe solução fácil para uma cidade como São Paulo
- Cada modal defende muito o seu lado
- Se ele só defendesse o seu lado seria ótimo, porém ele defende o seu lado e critica os outros.
- Então o ciclista tem raiva de automóvel, o motociclista tem raiva de automóvel, o motorista de raiva de bicicleta e de moto
- Não adianta você querer achar que a distância da rua é só nossa, é de todos
- Então todos tem que compartilhar, todos tem que ter uma linha de compartilhamento, de educação, de confraternidade pois hoje é grande o trânsito
- Tem a bicicleta, tem a moto, tem o caminhão, tem o ônibus, tem o pedestre que é o principal
- Olá meus queridos ouvintes, começa agora mais um programa Linhas Abertas, diretamente dos estúdios da rádio Pato FM
- Eu sou Maria Teresa Cruz e o assunto de hoje é mobilidade urbana
- Mobilidade urbana é um tema muito amplo, complexo, essencial para a vida da cidade e seus cidadãos, que trata não apenas do deslocamento das pessoas, dos veículos modais como fundamentalmente do convívio social
- Quero então apresentar e trazer para a roda nosso convidado Eduardo Vasconcelos, engenheiro e pesquisador da área de mobilidade há mais de 40 anos
- Eduardo, para começar, qual a diferença entre trânsito e mobilidade?
- Nós usávamos a palavra trânsito antes, quando eu comecei na década de 70, mas essa visão de trânsito é uma visão muito mais em cima dos veículos que era um dos grandes erros que combatemos muito
- A palavra mobilidade se refere às pessoas, e isso é uma diferença essencial
- Não é uma abordagem simplesmente técnica como alguém que calcula um semáforo, mas uma abordagem mais social que vê as pessoas nas suas necessidades de circulação
- E Eduardo, com a sua experiência, qual é a discussão mais urgente nos dias de hoje?
- É como evitar que o uso excessivo ou inadequado do automóvel continue no Brasil, porque o fenômeno que vivemos em São Paulo que é um hiper congestionamento vai se espalhar por várias cidades brasileiras se o automóvel continuar sendo usado dessa forma
- Quando se entra no automóvel, em média você consome 10 vezes o espaço do que se você tivesse dentro de um ônibus
- Então é inevitável que o congestionamento é formado não só no Brasil como em todos os lugares do mundo e portanto você precisa reduzir esse uso excessivo do automóvel
- Você compra um carro, paga vários impostos, aí você abastece o carro e paga vários impostos, aí para andar com o carro você paga IPVA, para pegar uma estrada você paga pedágio, então quando você olha, o carro é uma vaca leiteira pro governo
- As políticas de crescimento do Brasil... O que fazemos para crescer? Financiamos carro
- Põe o carro em 100 vezes, aí todos vão comprar carro, aí todos vão consumir gasolina, todos vão consumir pneu e a economia gira
- E isso é um ciclo que tem fim, é um ciclo limitado, que se mostrou limitado

- Tivemos um governo que veio financiando carros de mais, que em teoria era um governo de esquerda e que ao invés de pegar a bicicleta, que é uma coisa democrática, reduzir imposto e incentivar... Não...
- O governo vai ter que entender que menos é mais
- A bicicleta reduz a arrecadação do governo, isso é uma realidade, só que ela ao mesmo tempo economiza o dinheiro do governo porque você tira gasto com a saúde, pois as pessoas serão mais saudáveis por andar de bicicleta, elas serão menos obesas, elas irão fumar menos pois você fuma menos quando pedala
- Quero chamar agora para a conversa a jornalista Natália Garcia, ela é investigadora de cidades e já viajou o mundo pedalando em várias delas e a partir dessa experiência ela fundou o projeto "Cidade para Pessoas"
- Natália, nos últimos anos aqui em São Paulo, tivemos uma implementação de ciclovias, no entanto, muitas gente ainda é contra esses espaços e muita gente para justificar a ausência de ciclovias em São Paulo diz que a mesma é inviável para bicicletas, é inviável para bicicletas?
- Eu adoro essa conversa, ainda mais quando ela acontece no bar
- Não é inviável, tem muita gente que traz esse argumento de que a cidade tem muita subida
- Subida é uma questão de técnica, você aprendi a fazer subida de bicicleta, e algo que você vai aprendendo é passar em voltas dos morros, você vai aprendendo quais são os bairros altos e quais são os baixos da cidade, você vai começando a pensar em outra lógica
- Porque quando se está quando de carro, você tem essa lógica de quais são as avenidas que me fazem chegar lá
- Quando se está de bicicleta, você não quer pegar as avenidas, você vai pelo meio dos bairros, você quer ir para um lugar mais arborizado, mais silencioso, mais seguro
- E como tornar a cidade mais ciclável?
- Existem muitas maneiras de você tornar uma metrópole gigantesca de 1500 km² como São Paulo mais ciclável
- Uma das maneiras de se fazer isso é você começar a combinar os meios de transporte, então você cria grandes estacionamentos de bicicletas nas estações centrais de transporte público para a pessoa pedalar até o metrô, até o terminal de ônibus e seguir de ônibus
- Tem aquele bicicletário da Ascobike numa estação de trem que chega ao centro de São Paulo, ele segue essa lógica de todo mundo pedalar até a estação de trem e depois segue de trem até o trabalho
- Ultimamente, nos últimos 10 anos podemos dizer, voltou um grande investimento no setor de transporte, inclusive no metrô de São Paulo, só que esse investimento não se traduziu em linhas
- Essa interrogação eu deixo colocada
- O problema não metrô não é só a sua construção, o problema começa no planejamento, qual é a rede de metrô que nós queremos, pois é uma rede cara a ser paga pela sociedade
- E cada gerente da área de planejamento que entre no metrô, muda a rede
- Eu advogo que o metrô tem que estar na mão da sociedade civil, tem que participar a FAU, sindicato dos engenheiros, sindicato de arquitetos e a sociedade civil tem que opinar sobre aquela rede

- Uma vez definida a rede, eu vou batalhar para ter aquela rede
- O metrô precisa fazer linhas que amarrem as outras e não linhas vindo todas para o centro

- O monotrilho por exemplo, você olha para aquilo e se pergunta de onde saiu aquela história?
- Uma tecnologia diferente que terá que ser construída novamente, com linhas que não se encontram, portanto terei que ter um pátio para cada linha, com cada uma com uma tecnologia...
- E plantaram aqueles pilares que parecem esbeltos, mas o minhocão perto daquilo... Quem ficou esbelto foi o minhocão, só basta ir lá
- Escolheram esse modo dizendo que era mais rápido e barato
- Não ficou barato e não foi mais rápido, não está pronto até hoje
- Aqui também mais um convidado, Olímpio Alvarez, especialista em transporte e meio ambiente
- Quero perguntar para você Olímpio, qual é o impacto dessa grande quantidade de veículos motorizados que circulam pela cidade?
- Olha, o transporte motorizado é essencialmente poluidor, então hoje em dia temos por exemplo, concentrações de material particulado cancerígeno no ar das grandes cidades
- Tudo isso afeta a saúde da população de uma maneira muito incisiva
- Só que na região metropolitana de São Paulo temos 8 mil mortes por ano causadas essencialmente por problemas relacionados com um material particulado usado no diesel
- E Olímpio, como melhorar essa situação?
- Por exemplo uma inspeção veicular bem feita no estado todo, aqui em São Paulo tem carro, caminhão de todos os municípios circulando aqui e vice e versa, os de São Paulo circulam fora
- Não adianta fazer uma inspeção no município de São Paulo e não fazer no resto, você perde eficiência no potencial de redução do programa de controle das emissões dos veículos
- Você também poderia colocar filtro nos ônibus, também poderia ser exigido que uma parcela dos ônibus que vão entrando na frota sejam elétricos
- Se você olhar bem para a cidade, percebe-se que o transporte coletivo na cidade, de fato é realizado em ônibus
- Nosso problema é mostrar para o carro que não existe só ele na cidade e tem que compartilhar o espaço com todos
- Se pegássemos todo o sistema viário em São Paulo e reservasse por lei uma faixa para o ônibus do sistema principal, você resolveria em parte, o problema da velocidade
- Um problema do sistema de ônibus é como gerir, como acompanhar, como garantir a frequência, como conseguir mexer nas linhas para que elas fiquem de forma mais racional, espalhar essas linhas, eu tenho que organizar esse sistema de ônibus para cobrir a cidade
- E aí entra o problema, como eu remunerar o meu operador privado para que ele queira operar num lugar onde tenha menos passageiro
- A forma de remuneração atual de São Paulo, você paga por passageiro por passageiro transportado, só que não é a tarifa, pois a mesma terá que ser dividida entre os vários operadores por conta da integração
- Cada concessionário tem uma tarifa diferenciada de acordo com o custo de sua área
- Só que esse passageiro transportado vale a mesma coisa qualquer hora do dia
- Então que horas o indivíduo quer operar? Na hora que está cheio de passageiro, ele não

corre risco nenhum

- Então todo mundo quer operar no pico e aonde? Onde tem bastante passageiro

- As outras horas: de madrugada, à tarde, quando acaba o pico, no domingo e no sábado, eles desaparecem
- Para mim, hoje, este é o sonho, é conseguir organizar o sistema de ônibus em São Paulo de forma a prover esse sistema com qualidade e que ele funcione o dia inteiro, para conseguirmos competir com o veículo privado e agora eu estou falando de uma cidade mais cidadã, de uma cidade onde você não ocupe todos os espaços, todas as veias com carros vazios, com desperdício de energia e espaço, para reavermos o espaço que foi roubado da cidade
- Meu barato sempre foi a história da aventura, da liberdade que a bicicleta te dá, de você poder pegar um objeto e consumir a sua força e buscando ampliar seus horizontes, novos limites e acho que isso sempre me empolgou
- Com a bicicleta você tem a oportunidade de sentir o cheiro, ver as cores de outro jeito
- Carro é aquilo, ar condicionado, vidro na frente, você vê algo e já passou
- Então a bicicleta não, você viu algo muito legal? Você para a bicicleta, desce e olha
- Então bicicleta é algo que sempre esteve em mim
- Nós temos um grupo de pessoas que esta utilizando de um modal de transporte válido, importante, mas que tem que ser tratado como se fosse um veículo mesmo, ele não pode ser tratado como um brinquedo
- A média das pessoas respeita muito o ciclista, então a convivência com o automóvel não é algo que você tenha dificuldade na média
- Você tem um outro cara, assim como você tem um outro ciclista, um outro pedestre que não tem noção, que irão ser agressivos, que irão furar o sinal, que irão subir na calçada, isso terá mesmo
- Você pode punir um motorista facilmente aplicando multa, você pode punir motociclista, você pode punir ônibus, caminhão, táxi, todo mundo
- Você não consegue punir pedestre e ciclista, pois eles não tem placa, não tem como punir e isso faz com que eles tenham uma sensação de impunidade muito grande
- Eu acho bacana o ciclismo eu acho que todo esporte é bem vindo na cidade e isso não precisa eu falar, todo mundo fala, meus filhos andam de bicicleta
- Mas eu acho que tem restrições de bicicleta, em vias públicas, eu presenciei muitas vezes na marginal Tietê, já buzinei para alguns deles avisando para ir para o canto que é menos perigoso, ai passa um rapaz e leva todo mundo
- Quantas vezes eu andando em locais que tem ciclofaixas e eu estou andando a 50 km por hora, como eu falei que fiz na marginal, mas numa via que não era a marginal e tinha uma ciclofaixa e eu andando a 50 km, um carro me para falando: "Seu lugar é ali"
- Só que se eu andar a 50 km por hora numa ciclofaixa eu posso provocar um acidente
- E se eu tenho condição de acompanhar e não atrapalhar o trânsito, porque eu não posso andar?
- Os acidentes que acontecem não são na ciclofaixa e sim nas vias públicas que eles andam e acham que tem o direito de andar
- Eu concordo que na ciclofaixa ou na ciclovia é para quem está passeando ou indo para o trabalho até 35 km por hora
- Agora, uma bicicleta que alcança mais do que 50 km por hora andando ali é errado, pois ela pode acertar alguém que está mais lento porque ela é muito estreita

- Segundo, a maioria das ciclofaixas são compartilhadas com pedestres, então um veículo, que é uma bicicleta vindo a 50 km por hora

- Tem que ter lei, tem que ter regra, mas eu acho que a liberdade do ciclistas tem que ser maior do que a dos carros
- Daqui até uma padaria que está a 3 quarteirões daqui, em São Paulo, talvez eu tenha que andar 7 quarteirões dela, por causa da mão e contramão se eu for de carro ou se eu for de bicicleta, se eu for respeitando as mesmas
- Agora se eu puder andar na calçada, se eu puder andar na contramão eu vou andar 3 quarteirões
- O que isso significa, significa dar liberdade e mais importante, ele tem que entender que ele subiu na calçada, a prioridade é do pedestre 100%, assim como a prioridade tem que ser da bicicleta em relação ao carro, da moto em relação ao carro, do carro em relação ao caminhão
- Quanto maior o veículo, mais responsabilidade ele tem de cuidar do veículo menor ou do agente menor no trânsito
- A partir dos anos 90, em 1992 mais ou menos, o mercado de moto teve um crescimento muito grande
- Para vocês terem ideia, vendíamos 80 mil motos por ano e depois passou a vender 120 mil motos por mês
- O que resultou numa dificuldade de harmonia entre carro e moto
- Os motoqueiros andam com bastante velocidade, você vê o dia a dia
- Estamos parados na 9 de julho, na avenida Santo Amaro, 23 de maio, eles passam numa velocidade muito grande
- A questão é como usar a motocicleta, todo mundo que pega na moto acha que precisa correr, acha que precisa ganhar tempo, pois ele é um veículo feito para isso, mas não é verdade
- A moto já é um veículo que permite que você percorra o mesmo espaço que um automóvel às vezes num quarto do tempo então ela já é um ótimo veículo para você não perder tempo, você não precisa correr mais do que isso
- Mais de 75% do acidentes que acontecem com motociclistas são no primeiro ano dele de habilitado
- E mais de 60% dos motociclistas aprendem a pilotar sozinhos ou com um amigo, não passam por um curso de formação
- Nós temos uma preocupação muito grande hoje em dia de formar melhor tanto a parte técnica da pilotagem de moto, que é muito mal feita, a carga horária prática é pequena, o motociclista não chega a andar na rua, ele não engata a segunda marcha, ele só anda em primeira, ele não aprende a frear, não aprende a desviar, ele não aprende nada
- O que eu leio muito, escuto no rádio é que depois que aumentou a velocidade, aumentou-se os acidentes
- Voltamos agora e eu queria falar sobre velocidade
- Afinal de contas, tem uma relação entre a velocidade e você chegar mais rápido, por exemplo?
- Isso é um mito né Eduardo
- Qualquer plano de trânsito de todo mundo, dos países que avançaram muito mais que nós, a primeira coisa é controlar a velocidade, não tem nenhuma exceção, o único fator de risco que compete em gravidade é bebida

- Então controlar a velocidade e a bebida são os dois itens de primeira linha para qualquer programa

- Aumentar a velocidade é certeza de aumentar o risco e terá nem sempre um número maior de acidentes, mas sim um número maior de acidentes graves, com mais danos, mortes e etc
- Muitas vezes, a redução da velocidade máxima significa o aumento da média porque quando se está muito rápido, você precisa de uma distância maior do carro que está na frente
- E se acontece algum acidente ou algo do tipo, o efeito cascata é muito mais violento do que se a velocidade fosse menor
- Isso é muito contraintuitivo porque como assim você vai diminuir o quanto eu posso acelerar e você vai aumentar a média que todos estão se movendo, é isso que acontece
- A velocidade na qual o maior número de veículos passa por uma via é 50 km por hora, e as pessoas pensam que é 80 a 100 km por hora e não, a 100 km por hora você terá que se afastar muito mais de cada um dos carros e irá passar muito menos gente
- Quem tiver passado irá mais rápido, mas muita gente não conseguirá se aproximar pois você tem que manter uma distância muito grande
- Então do ponto de vista de usar um bem público o ideal seria todos estarem perto de 50 km por hora, que é quando o fluxo é maior
- Essa história de aumento e redução de velocidade máxima é o seguinte, se você tem um equipamento, que é a bicicleta, que é capaz de andar de 15 a 20 km por hora e um carro que anda a 70 km por hora, naturalmente é incompatível, assim como é incompatível você estar numa avenida aonde todos os carros param, eles estão de 0 a 3 km por hora e o motociclista está a 70 km por hora
- Qual a quantidade de acidentes que você tem com veículos automotores? A maior quantidade que tem é com os motociclistas pois para tudo e o motociclista continua andando rápido
- Veículos com velocidades extremamente distintas não são compatíveis e quando nós vemos a Europa, vemos a velocidade reduzindo e os acidentes também
- A volta da velocidade mais alta das marginais foi muito mais resultado de uma promessa de campanha eleitoral do que um estudo técnico propriamente dito
- E as marginais? Como vocês veem?
- A nossa marginal é uma colcha de retalhos que foi sendo ampliada e acertada de qualquer jeito ao longo da história e ela tem uma péssima qualidade geométrica, de visualização e etc
- Essa história de que ela é um via expressa e merece 90 km por hora é mentira, ela não é uma via expressa e 70 km por hora estava muito bom
- Eu me lembro de domingos que eu fui pegar a marginal quando a velocidade mais baixa do alívio que é você poder fazer escolhas com um tempo que não é algo nervoso, é um tempo que você pode olhar com calma, ver se está vindo um carro, mudar de faixa que você não irá tomar uma buzina
- Essas coisas vão diminuindo esse estresse mental, essa condição de estresse que é o trânsito
- Olha para o espaço público, nós temos mais de 60% desse espaço consumido por ruas, por espaços asfaltados ou não, dirigidos para automóveis particulares
- A maioria das ruas não passam ônibus, elas só existem para carros

- Vamos cair na real gente, não dá para ter essa quantidade de carro nas ruas, não dá para ter os carros andando na velocidade que eles andam, isso é uma cidade que não é feita para humanos
- Nós não conseguimos evitar que os governos federais desçam muito apoio ao automóvel, inclusive a esquerda, total apoio e total apoio a motocicleta, isso nós não conseguimos evitar portanto temos essa crise geral
- Eu acho que a nova geração, vai fazer essa mudança, nós temos que convencer a sociedade de que tem um limite para o uso de automóvel, como os europeus fizeram, mas principalmente convencer a sociedade de que tem que parar de dar muito dinheiro ao automóvel e colocar no sistema de transporte público
- Eu acho que o futuro é o transporte público porque as emissões do passageiro transportado, a ocupação do solo é tudo mais vantajoso então não existe futuro sem transporte público
- O que eu acho que pode acontecer é o seguinte: encher tanto de carro as ruas, que as pessoas fazem a sua opção depois pelo transporte público, que terá que ter prioridade para andar em canaletas, sem se misturar naquele trânsito todo
- E essa retomada da cidade, do espaço urbano que compõe a prioridade do transporte coletivo e a prioridade para o transporte ativo que eu acho o mais importante, que deve ser garantido
- O transporte coletivo 24 horas, para todo mundo, de qualidade, para que eu possa efetivamente deixar o meu carro em casa
- Uma coisa que eu acho sempre importante lembrar é que mobilidade urbana não é um assunto que se encerra em si mesmo, nós sempre temos que lembrar porque as pessoas saem de casa, para onde, ou seja, onde é que as oportunidades estão e onde é que essas pessoas estão morando
- Parte do problema se resolve distribuindo melhor essas oportunidades, criando condições para as pessoas morarem de forma mais distribuída também, então parte da história se resolve com essa melhor eficiência dos deslocamentos, mas parte se resolve com a requalificação dos usos da cidade e dessa distribuição de oportunidades