



Professor do programa de mestrado e doutorado em Administração Pública e Governo da FGV e pesquisador do Centro de Estudos de Política e Economia do Setor Público. Pesquisador afiliado do Multi-Regional Group do Massachusetts Institute of Technology (MIT), em Boston, nos EUA, pesquisa saídas para melhorar a mobilidade nas grandes cidades

# Como fugir do *carrocentrismo*

POR JOSÉ ALBERTO GONÇALVES PEREIRA FOTO LETICIA FREIRE

A cidade de São Paulo tem nas mãos uma oportunidade única para mudar a lógica autofágica de priorizar o transporte individual motorizado. Para **Ciro Biderman**, especialista em Economia Urbana, uma massa enorme de usuários atuais do transporte público migrará para o carro se não houver investimentos de grande monta – e logo – em corredores de ônibus de alto nível, que sigam o padrão do Bus Rapid Transit (BRT, sistema de trânsito rápido por ônibus), como ocorreu em Bogotá, capital da Colômbia. A debilidade do transporte coletivo na maior cidade da América do Sul, aliada à facilidade de crédito e incentivos fiscais à compra de automóveis, tende a empanturrar ainda mais de carros o sistema viário. “Na hora que muda para o carro, que já fez o investimento, a pessoa pensa três vezes antes de largá-lo na garagem”, alerta Biderman.

Além dos corredores, o professor da FGV defende incentivos públicos para a criação de novos polos comerciais nas zonas Leste e Sul da capital paulista e em outras cidades da Região Metropolitana de São Paulo, como forma de aproximar o emprego da moradia. Biderman também critica a legislação municipal que requer dos empreendimentos adequar as vagas de estacionamento à demanda, em vez de estabelecer um número máximo de vagas em função da estrutura viária do lugar e de um planejamento que leve em consideração a oferta de transporte público.

**Qual sua opinião sobre a tese defendida por seu colega Edward Glaeser, da Universidade Harvard, de que as grandes aglomerações humanas criam as condições para a sociedade evoluir? A intensa e crescente aglomeração urbana no centro expandido da cidade de São Paulo (compreendido entre os Rios Pinheiros e Tietê) não lhe parece insustentável à medida que estimula o uso de automóveis?**

O Glaeser não está falando de uma superconcentração de pessoas num lugar só. Ele está se opondo ao modelo americano de desenvolvimento urbano em que boa parte das pessoas vive nos subúrbios, em densidades superbaixas, das mais baixas no mundo. É um modelo insustentável e mantido por uma política absurda em que se subsidia muito mais o automóvel do que o transporte público. O problema de São Paulo, hoje em dia, é que essa densidade expressiva existe só em um lugar: o centro expandido. Se você quer emprego, tem de ir para o centro. São Paulo é extremamente monocêntrica. Seis das 31 subprefeituras concentram dois terços dos empregos. Não tenho o dado exato, mas é possível que metade dos 20 milhões de habitantes da Região Metropolitana de São Paulo trabalhe no centro expandido da capital. Imagine transportar 10 milhões de pessoas a cada dia para um bloquinho desse território com um sistema de transporte lamentável.

**Pensando no modelo americano, admitamos que dá mais conforto individual viver em casas grandes com jardins e longe do centro.**

Tudo bem, a pessoa até pode viver em uma casa com jardim, desde que pague o custo disso para a sociedade. Se quer mais espaço e continuar indo e vindo do trabalho de carro, precisa pagar por isso. Tem de pagar, por exemplo, pela estrada que o governo fez para ela.

**E muitas vezes a estrada é subsidiada.**

É altamente subsidiada, porque todo mundo paga pelas estradas, usando o transporte privado ou não. Na Grande São Paulo, a pavimentação das ruas é financiada com o dinheiro de todo mundo e não com o dinheiro de quem se instalar no local. A rede de esgoto, de água, eletricidade – esse é o ponto do Glaeser – você cobra de todo mundo, não de quem resolver morar longe do centro.

**O adensamento do centro expandido de São Paulo é insustentável?**

Sobretudo o adensamento de empregos. Imagina que diariamente você transporta 3 milhões de pessoas da Zona Leste para o centro expandido. A gente traz um Uruguai a cada dia para o centro. Costumo brincar ao dizer que nem o Exército americano conseguiria fazer uma logística como essa funcionar diariamente. E todo mundo diz que não tem jeito de colocar tanto carro nesse pequeno território que é o centro expandido. Quem disse que esse transporte precisa ser de carro? O transporte está sendo de carro porque os governos mantêm sistematicamente uma política que chamo de “carrocêntrica”. O Rio agora está mudando um pouco com o investimento nos corredores de BRT (*sigla em inglês para o sistema de Transporte Rápido por Ônibus*), Curitiba inovou com esse sistema já nos anos 1970. Muitas cidades americanas começaram a mudar há uns dez anos.

**No Brasil, também se subsidia bastante o transporte privado.**

## O carro vai aonde há espaço, é uma erva daninha nesse sentido

Existe um equívoco histórico no Brasil, que é o de subsidiar o transporte privado e sucatear o transporte público, os trens, os ônibus. Em São Paulo, houve uma tentativa de mudança na década passada com a implantação de 70 quilômetros de corredores e do Bilhete Único. O bilhete foi uma pequena revolução, visto que mudou o padrão de mobilidade consideravelmente. E o Bilhete Único vai muito mais além do aspecto distributivo que ele teve. Como os pobres moram na periferia e os ricos no centro, você reduziu o custo de transporte justamente para as camadas mais pobres. Mas, ao mesmo tempo, permitiu criar uma rede de transportes, porque acabou com a ilegalidade no setor.

**Os políticos, que não usam o transporte público, são os que executam as obras que favorecem o transporte individual. Não temos aí uma inversão de valores?**

Pode ser, como não usam o transporte público, acham que têm de fazer tudo para o carro. Veja a obra da Nova Marginal Tietê, caríssima (*concluída em 2010*). Adicionaram duas pistas e, em alguns lugares, três. Em um ano, a ampliação estava toda comida pela circulação de mais automóveis. O carro vai aonde tem espaço, é uma erva daninha nesse sentido. Com um sistema de transporte público ruim, o poder aquisitivo aumentando, o crédito para a compra de carros aumentando, o que obviamente reduz o preço dos carros antigos, se aparece uma oportunidade, a pessoa compra um automóvel. O que acontece é que mais pessoas passam a usar o carro para ir ao trabalho e não principalmente para sair à noite, nos fins de semana e viajar.

**Para mudar isso, não é necessário um poder público com coragem de assumir o ônus político de gastar menos com o deslocamento individual motorizado e mais em transporte coletivo, ciclovias e estacionamentos nas estações de metrô? E tem a questão dos novos centros comerciais no centro expandido, que são estimulados e autorizados pelo próprio poder público. Como sair desse círculo vicioso?**

Na sua pergunta, você tem a resposta. O governo tem de parar de investir nesse centro expandido e criar novos polos. Você pode usar o sistema tributário, cobrando menos para quem vai se instalar em lugares interessantes longe do centro expandido.

**Seriam polos dentro da cidade ou também em municípios próximos?**

Acho que as duas coisas. Você tem oportunidades incríveis nas

zonas Leste e Sul. Não seria ruim para São Paulo, por exemplo, se Alphaville crescesse (*bairro nobre planejado com condomínios fechados e um centro empresarial e industrial com áreas nos municípios de Barueri e Santana do Parnaíba, na Grande São Paulo*). Os municípios da região metropolitana precisam operar muito mais em conjunto, consorciados. Seria bom que também houvesse mais atividade econômica em Guarulhos. Em alguns casos, você pode estimular o transporte individual não motorizado. Eu subsidiaria bastante o uso de bicicleta por uma questão de sustentabilidade.

**Que papel o Centro Velho pode desempenhar na aproximação entre moradia e lugar de trabalho?**

Os projetos de revitalização que têm sido feitos no Centro Velho parecem bastante equivocados. Para mim, não tem solução para o Centro Velho que não passe pela moradia. Hoje em dia os mais pobres são obrigados a viver na periferia, gastando horas de transporte por dia, porque não têm como pagar esse valor de moradia que cobram no centro expandido. Hoje a única oportunidade de moradia com custo baixo de transporte é o centro histórico, mas as oportunidades nessa região também estão diminuindo.

**Como assim?**

O centro histórico está se valorizando rapidamente.

**Os grandes empreendimentos no Centro Velho não atrairão uma carga adicional considerável de automóveis em uma área com estrutura viária bastante limitada?**

A prefeitura trabalha com um conceito que se chama Polos Geradores de Tráfego (PGT). Ele calcula quantas vagas serão necessárias para atender à demanda do empreendimento. Isso é uma loucura, é jogar o planejamento urbano no lixo. O PGT deveria levar em conta o que vai acontecer na área, talvez colocar um número máximo de vagas no estacionamento, não um número mínimo. É totalmente enviesado para o carro.

**Não leva em conta a capacidade das vias públicas e o transporte público existente?**

Leva, mas o PGT olha para a demanda, quantas viagens de carro isso vai gerar. Se necessário, o empreendimento pagará pela extensão de uma rua, por um viaduto, e mesmo isso nem sempre é cumprido, como no caso do Shopping JK Iguatemi (*o prefeito de*

*São Paulo, Gilberto Kassab, autorizou seu funcionamento mesmo sem a contrapartida da construção de um viaduto para atenuar o tráfego adicional gerado pelo shopping*).

**Há uma discriminação social embutida no modelo de transporte vigente em São Paulo?**

Completamente, o sujeito da periferia leva duas horas para ir de casa ao trabalho. Esses ônibus estão andando a 10 km/hora no pico da tarde com esses corredores equivocados. No pico da manhã, não chegam a 15 km/hora. Se faço ele ir a 25 km/hora com o BRT, posso reduzir em 1h30 o deslocamento diário dessa pessoa. Os poucos ricos e a classe média que moram fora do centro expandido vão de carro. E não culpo a classe média. O que ela vai fazer com esse sistema de transporte público? É a lógica que está errada. É uma política “carrocra” baseada em um princípio “carrocêntrico”.

**O modelo paulistano é seguido por outras capitais e cidades grandes do Brasil?**

Acredito que sim. Ocorre que isso só vai aparecer quando o volume começa a crescer. Mas já há muitas cidades médias com problemas gravíssimos de trânsito.

**O que poderia ser feito a curtíssimo prazo para melhorar a fluidez do trânsito? As bicicletas, por exemplo, ainda são discriminadas por muitos motoristas.**

Proteger o ciclista não se limita a só pintar uma faixa na rua. Precisa promover uma campanha de respeito, colocar bicicletários nas estações de Metrô, passa pela educação cívica, de ter programas de educação de trânsito nas escolas, ensinar como se comportar no trânsito. Infelizmente, tem muito motorista incivilizado. Você pode atrelar o Bilhete Único ao uso de bicicletários com cadeados para você não precisar carregar o seu. Além de que os cadeados serão usados por muitas pessoas.

**A lei municipal 14.266, de 2007, obriga os terminais de transporte coletivo a manter infraestrutura para a guarda de bicicletas. No entanto, poucas estações do Metrô cumprem a lei. Quando há bicicletários, o horário de funcionamento é restrito. Na Estação Pinheiros da Linha Amarela, o bicicletário fecha às 10 da noite, duas horas antes de as catracas do Metrô serem bloqueadas.**

Você vai nos terminais de ônibus da periferia e vê bicicletas presas em árvores.

**As estações também não possuem estacionamento para automóveis. Isso não desestimula o motorista a utilizar o Metrô?**

É uma deturpação. No shopping, é quase um subsídio você colocar 10 mil vagas sem cobrar nada. O estacionamento no centro expandido deveria ser coibido, ser muito mais caro, cobrando três vezes mais o valor do Imposto sobre Serviços (ISS). Enquanto nos terminais, deveria haver estacionamentos baratos. Há um sistema estrutural de transporte que é o que vai transportar as massas, os grandes volumes de deslocamento, os Uruguais que mencionei antes. Esse sistema estrutural tem de ser segregado em corredores,

Não culpo a classe média. A lógica é que está errada”

de boa qualidade, sem que a pessoa espere no ponto por mais de 1 minuto, e é cumprido na grande maioria dos países desenvolvidos pelo metrô. Nova York, Londres e Paris são exemplos desse sistema.

### Como é possível aumentar a velocidade dos ônibus?

Precisamos fazer esse sistema estrutural de transporte por ônibus aumentar de 15 km/hora para 25 km/hora. O sistema estrutural para mim é a soma de trem, metrô e corredores de alto nível, o BRT. Qual a diferença de um BRT para o que temos hoje? O BRT é um sistema com entrada em nível, paga antes de entrar e tem ponto de ultrapassagem. Esses três elementos fazem muita diferença. Pagando antes, pode abrir as três ou quatro portas do ônibus articulado ao mesmo tempo, sem subir as escadas. Cada ônibus articulado no BRT carrega 180 a 200 pessoas, ou 40 mil passageiros por hora. O Metrô deveria fazer uns 60 e poucos mil por hora. Você chega a uma capacidade muito próxima da do Metrô gastando 10% a 15% no máximo do custo de implantação do sistema metroviário. O BRT também facilita fazer redes, com vias perimetrais. A Linha 4 do Metrô é a primeira que criou uma rede. Mas em geral os sistemas em São Paulo são todos radiais. Isto é, saem do centro e vão para a periferia. O BRT já existe em Curitiba, Bogotá, e estão fazendo muitos quilômetros em um tempo muito rápido em cidades chinesas, em Nova York e na Cidade do México. Esse é o ponto do momento.

### O Metrô não é uma solução mais adequada para uma cidade do porte de São Paulo? Por que você enfatiza tanto o sistema BRT?

Nos últimos anos, o governo estadual não conseguiu fazer 2 quilômetros de Metrô por ano. Vamos supor que de repente virassem supereficientes, dinheiro caísse do céu ou eles racionalizassem outros custos alucinantes e conseguissem fazer 5 quilômetros por ano, algo que nunca aconteceu na história de São Paulo. Seriam 20 quilômetros em quatro anos. Mas a rede estrutural precisa de 1.000 quilômetros e só temos hoje 75 (120 de corredores de ônibus). Precisamos fazer 150 quilômetros de corredores a cada quatro anos, um sistema próximo do Metrô e todo integrado. Hoje, 50% das viagens na cidade de São Paulo são feitas por transporte público. Essas pessoas não aguentam mais, elas vão mudar para o carro. Na hora que muda para o carro, que já fez o investimento, a pessoa pensa três vezes antes de largá-lo na garagem.

### O senhor tem Portland como modelo de mobilidade. O que essa cidade tem a nos ensinar? (mais sobre Portland à pág. 21)

Portland fez uma política toda articulada com incentivo enorme à bicicleta, punição aos automóveis. Portland é pequena, não vale tanto como exemplo para São Paulo. Lá se cobra pelas externalidades negativas geradas pelo automóvel, como a poluição e o congestionamento. Para estacionar, paga-se um imposto muito maior. Eles começaram isso há menos de dez anos. O que Portland nos mostra é que estamos na contramão da história.

### A expansão do Metrô tem alimentado a especulação imobiliária, que acaba de alguma maneira contribuindo para incentivar ainda mais o transporte individual motorizado. Isso não lhe parece irônico, em

# Sem planejar o entorno, o Metrô leva à especulação

### se tratando de um dos meios de locomoção mais valorizados pela sociedade moderna?

Ao não pensar no planejamento de seu entorno, o Metrô acaba gerando alguns efeitos ruins, como a especulação imobiliária. É o caso da Estação Paulista da Linha Amarela. Não entendo por que não fizeram uma parceria com o cine Belas Artes. Em vez de fazer aquele prédio gigante, poderiam ter economizado na estação e investido no cinema, que tem um valor histórico significativo para a cidade. A estação poderia ter uma conexão com o cinema (o cine Belas Artes foi fechado em março de 2011 porque o dono do prédio triplicou o aluguel, aproveitando-se da valorização imobiliária promovida pela nova estação). Aliás, não sei por que fazem essas estações grandiosas em São Paulo. Em Nova York, a estação de metrô é um buraco na calçada. Aqui cada estação é um monumento. O Metrô deveria se concentrar em seu objetivo, que é o de levar e trazer, de dar mobilidade às pessoas.

### O senhor defende a implantação do pedágio urbano?

Considero-o superior ao rodízio. Porém, não o implementaria enquanto não houvesse um sistema de transporte decente. Você estaria penalizando quem não tem escolha. Vai se livrar dos carros da classe média baixa e da classe pobre. Quando tiver uma boa estrutura de transporte público, o pedágio fará mais sentido, pois será decisão de cada um se locomover de automóvel até o Centro.

### Sua avaliação sobre o Rodoanel tem sido positiva, apesar da enxurrada de questionamentos à obra. Um dos temores é o de que ele fomenta novas ocupações em um território estratégico para os mananciais da Grande São Paulo.

Gerou um pouco de ocupação no entorno. Até gostaria que gerasse outros polos, mas eles teriam de ser localizados nas saídas da rodovia. Mas houve um movimento ambiental muito grande de preservação dos mananciais que levou o governo a restringir as saídas no trecho sul do Rodoanel. Do jeito como fizeram, se quiser fazer um parque ecológico, não posso ter saída para o Rodoanel. O Rodoanel no geral é uma obra necessária. O grande equívoco é que acharam que ele diminuiria o trânsito. Para o transporte de carga, funciona bem. São Paulo é uma das poucas grandes cidades do mundo que não possui porto, mas está muito bem localizada. Foi no período do café que ela virou um *hub* logístico. O Rodoanel, portanto, é uma obra logística acertada, mas não é uma obra de trânsito. 