

# Um novo modelo viário para São Paulo

**Gazeta Mercantil**

*Marcos Cintra – 09/01/2008*

No artigo “O custo do trânsito nas ruas de São Paulo”, publicado nesta coluna em 5 de dezembro último, mostrei que os congestionamentos em São Paulo adquiriram dimensões alarmantes e que as autoridades pouco ou nada fazem para atenuar o problema. Urge, contudo, buscar algumas soluções paliativas para minorar a tortura diária imposta aos cidadãos e também para aliviar o custo que essa situação impõe ao setor produtivo.

Melhorar a fluidez do trânsito em São Paulo teria efeito positivo para toda a economia paulista e brasileira. A cidade participa com 30% de tudo que é produzido no estado que, por sua vez, responde por mais de um terço do PIB nacional. Investir em melhores condições de circulação de carga e de pessoas na cidade proporcionaria maior competitividade ao setor produtivo em geral. Hoje o tempo e o dinheiro gastos nos congestionamentos gera elevados custos econômicos.

O sistema viário na cidade de São Paulo sofre atualmente por conta de uma visão que era válida em um passado longínquo. O município era pensado em termos urbanísticos como um núcleo central rodeado por áreas periféricas, onde a diretriz era construir artérias radiais para onde os veículos pudessem fluir e, a partir delas, chegar mais rápido ao centro. Essa concepção precisa ser revista, sob pena do agravamento dos congestionamentos.

São Paulo vista de cima mostra que os congestionamentos ocorrem nas principais ruas arteriais e em seus acessos. Ao mesmo tempo, a maior parte do leito carroçável fica ociosa. Essa situação deriva do modelo que privilegia as grandes obras, em detrimento de ações viárias mais modestas que poderiam interligar vias.

A atual visão urbanística em São Paulo induz à execução de projetos portentosos e de elevado custo como túneis com sofisticados sistemas de ventilação, por exemplo, e pontes com arquiteturas deslumbrantes (a ponte estaiada do complexo viário Real Parque é um caso que leva uma pessoa de fora a pensar que pelo rio Pinheiros circulam grandes transatlânticos). Essas obras podem se destacar pela grandiosidade e ostentação, mas não melhoram o trânsito. O máximo que elas fazem é transferir alguns metros para frente uma área onde havia uma situação crítica de circulação. O modelo agrada empreiteiros e alguns políticos, mas não atenua o caos crescente do trânsito na cidade.

Vale uma comparação de São Paulo com Manhattan, nos Estados Unidos. Enquanto nas vias paulistanas circulam 6 milhões de veículos numa área de 1509 km<sup>2</sup> (4 mil veículos por km<sup>2</sup>), naquela região de 87,5 km<sup>2</sup> rodam 1,9 milhão automóveis (22 mil veículos por km<sup>2</sup>). Mesmo com uma densidade veicular 4,5 vezes maior que a da capital paulista, não se vê em Manhattan congestionamentos como em São Paulo. Pelo contrário, os veículos ocupam quase que homogeneamente as ruas da ilha, fazendo o trânsito fluir por toda a superfície com maior velocidade.

A situação observada em Manhattan mostra que a saída para São Paulo é a revascularização de suas vias de circulação, uma vez que o modelo arterial concentrador definitivamente não funciona mais. Revascularizar significa executar obras que interliguem vias e essa diretriz deveria ser adotada, ainda que seja um paliativo, para que o trânsito possa fluir até que a cidade conte com uma malha metroviária ideal para tirar veículos das ruas e resolver definitivamente o problema do trânsito.

O modelo arterial demanda investimentos em grandes obras viárias, como a da ponte estaiada do complexo Real Parque (estimada em R\$ 230 milhões) e os túneis Jânio Quadros (R\$ 1,2 bilhão), Ayrton Senna (R\$ 1,02 bilhão), Rebouças (R\$ 121 milhões) e Faria Lima (R\$ 97 milhões), apenas para citar os mais conhecidos e espalhafatosos investimentos. Fica uma pergunta: com os mesmos recursos não teria sido mais útil construir 88 novas pontes de porte médio, como a da Cidade Jardim, por exemplo, com seis pistas de rolamento cada uma,

ao custo unitário de R\$ 30 milhões? Seriam criadas 528 novas pistas em pontes que atravessariam os rios Pinheiros e Tietê a cada 500 metros, complementando as 30 hoje existentes, e que são gigantescos pontos de estrangulamento na cidade. A revascularização do fluxo viário seria imediata, dando maior fluidez ao trânsito.

É preciso um novo modelo viário para a principal economia do País. Em vez de grandes obras, bastariam ações de menor porte que conectassem ruas, de tal forma que elas fossem utilizadas de forma homogênea. Em alguns anos se estaria criando um sistema de vias reticulares na cidade, desconcentrando fluxos de veículos, retirando-os das artérias entupidadas, e otimizando o uso dos 16 mil quilômetros de ruas de São Paulo.

Apenas esse modelo não resolve por completo os problemas de circulação em São Paulo, mas tornaria a vida do cidadão menos neurótica e mais produtiva e favoreceria o ambiente de negócios no município, com reflexos positivos para a economia do País.

---

\* Professor titular e vice-presidente da Fundação Getulio Vargas. Próximo artigo do autor em 11 de fevereiro.