

# Novo modelo viário

## Diário do Comércio

Marcos Cintra – 03/04/2008

Os congestionamentos de São Paulo adquiriram dimensões alarmantes e as autoridades pouco ou nada fazem para atenuar o problema. Urge buscar algumas soluções paliativas para minorar a tortura imposta aos cidadãos e aliviar o custo que essa situação impõe ao setor produtivo.

Melhorar a fluidez do trânsito em São Paulo teria efeito positivo para 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.

O sistema viário na cidade sofre 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, em que 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.

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. Essas obras podem se destacar pela grandiosidade, mas não melhoram o trânsito. O máximo que elas fazem é transferir alguns metros para a frente uma área onde havia uma situação crítica de circulação.

Vale uma comparação de São Paulo com Manhattan. Enquanto nas vias paulistanas circulam 6 milhões de veículos numa área de 1.509 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 de automóveis (22 mil veículos por km<sup>2</sup>). Mesmo com uma densidade veicular 4,5 vezes maior, não se vê em Manhattan congestionamentos como em São Paulo. Ao contrário, os veículos ocupam quase homogeneamente as ruas da ilha, fazendo o trânsito fluir com maior velocidade. Isso 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.

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 maneira que elas fossem utilizadas de forma homogênea. Em alguns anos se estaria criando um sistema de vias reticulares na cidade, desconcentrando fluxos de veículos.

Apenas esse modelo não resolveria por completo os problemas de circulação em São Paulo, mas tomaria a vida do cidadão menos neurótica e mais produtiva.