

EDITORIAL

Radiografia da mobilidade na metrópole paulistana

Rogério Belda

Membro do Conselho Diretor e ex-presidente da ANTP



A mais nova pesquisa das características das viagens diárias realizadas na cidade de São Paulo confirma tendências e revela aspectos novos da vida urbana da maior metrópole brasileira. O sociólogo Ralph Gakenheimer do MIT, conhecida universidade norte-americana, em palestra realizada em São Paulo em 2005, comentou que estava na única metrópole mundial que dispõe de uma série sistemática de pesquisas de mobilidade urbana. São as conhecidas Pesquisas O/D (Origem/Destino), assim chamadas porque caracterizam os deslocamentos das pessoas residentes pela origem e o destino de suas viagens diárias. A primeira grande pesquisa deste tipo foi realizada em 1967 e destinava-se à obtenção de dados para a execução do projeto de sistema de metrô para o município da capital. A segunda pesquisa foi realizada dez anos depois, em 1977, por iniciativa da já existente Companhia do Metropolitano de São Paulo. O sociólogo Maurício Cadaval havia convencido o presidente da empresa, Plínio Assman, sobre a importância da realização de nova pesquisa, nos mesmos moldes da anterior, para permitir comparação e avaliar tendências de evolução das demandas de viagens, bem como a organização espacial das atividades na metrópole em rápida evolução.

Esta prática que se tornou decenal posteriormente passou a contar com o apoio de novos parceiros, tanto do Estado como do Município de São Paulo, interessados na sua realização. A experiência de utilização dos resultados mostrou a ocorrência de mudanças acentuadas ao longo de uma década, o que levou, mais tarde, a Companhia do Metrô de São Paulo a realizar pesquisas intermediárias de aferição das tendências na evolução da mobilidade urbana regional. A amostra utilizada nestas pesquisas é menor, dimensionada pela equipe técnica daquela empresa de modo a respeitar a validade estatística do tamanho das amostras.



www.antp.org.br

Os resultados da última pesquisa, cujo levantamento de campo foi realizado em 2012, são agora divulgados após cuidadosa tabulação. Eles confirmam tendências, assim como assinalam mudanças e, às vezes, até surpresas na movimentação diária das pessoas na metrópole paulistana. Um exemplo marcante é o elevado crescimento de 15% ao ano nas viagens que combinam táxi e metrô neste período, sintoma das agruras que consiste em se deslocar de automóvel na cidade, associado à falta de locais para estacionamento. Vale mencionar que devido à dificuldade de acesso ao centro urbano são, com frequência, endereçadas ao Poder Público sugestões para que se promovam estacionamentos subterrâneos nas áreas centrais da capital paulista. A este respeito é particularmente ilustrativa a experiência de duas capitais europeias próximas: enquanto Londres, por décadas, aumentava calçadas e limitava estacionamento em prédios centrais, Paris construía garagens subterrâneas nas praças centrais da cidade. A experiência parisiense logo se mostrou infrutífera, porque já houve quem comparasse o fluxo de trânsito ao comportamento dos gases: havendo espaço, logo é ocupado. E os congestionamentos aumentaram.

Diversos outros aspectos estão revelados nesta nova pesquisa. Eles são merecedores de atenção, porque apresentam padrões atuais de mobilidade e permitem a identificação de tendências de modo a iluminar o campo de possibilidades que nos reserva o futuro quanto à vida e movimentos na “macrometrópole”, que já começa a se configurar além do espaço atualmente definido como região metropolitana.

Obs.: A Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana, a que Rogério Belda se refere no editorial, foi realizada pelo Metrô de SP. Pode ser encontrada em nosso site - antp.org.br -, na aba “Vitrine”.