

ENTREVISTAS | *INTERVIEW***Maria Ermelina Brosch Malatesta****MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL EM SÃO PAULO****SUSTAINABLE MOBILITY IN SAO PAULO**

Formação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Mestra pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, na cadeira de Paisagem e Ambiente, com a dissertação “Andar a Pé: Um Modo de Transporte para a Cidade de São Paulo” – Orientadora: Prof^a Dr^a Maria de Assunção Ribeiro Franco. Doutoranda pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, na cadeira de Planejamento Urbano e Regional, desenvolvendo tese sobre o uso cotidiano da bicicleta como transporte – Orientadora: Prof^a Dr^a Klara Kaiser Mori

Experiência Profissional em Transporte Não Motorizado, há mais de 30 anos, na Companhia de Engenharia de Tráfego da Prefeitura do Município de São Paulo. Coordenou o Departamento de Circulação e Acessibilidade de Pedestres e atualmente coordena o Departamento de Planejamento Ciclovitário.

Esta entrevista tem como assunto a “Mobilidade Urbana Sustentável em São Paulo”, tema da Revista LABVERDE nº 05, e baseou-se numa pauta com dez questões elaboradas pela Revista.

1. LABVERDE – Meli, como você define “Mobilidade Urbana Sustentável”?

MALATESTA – “Mobilidade Urbana Sustentável” são formas de se deslocar em áreas urbanas, utilizando meios de transporte que utilizem de forma racional os recursos energéticos, espaciais e ambientais disponíveis, ou que possuam autonomia em relação a estes recursos. São constituídos basicamente pelos Modos de Transporte Não Motorizados – a Pé e por Bicicleta - e pelos modais coletivos, em especial os de alta capacidade, movidos por formas de energia limpa. Também é considerada uma Mobilidade Urbana Sustentável a que proporciona melhor segurança ao cidadão, no que se refere à eliminação dos acidentes de trânsito.

2. LABVERDE – A seu ver, que relação existe entre mobilidade e acessibilidade?

MALATESTA – Estão intensamente relacionados. Para haver mobilidade, é necessário que haja acesso aos meios que a possibilitam. É importante ressaltar que acessibilidade não se relaciona somente ao aspecto da universalidade, no que se refere ao atendimento ao caminhar a pé da população, incluindo os que demandam condições especiais. Acessibilidade significa também políticas tarifárias, para possibilitar que os sistemas de transporte público sejam acessíveis a toda a população, principalmente aos moradores de regiões mais distantes da cidade e que necessitam utilizar mais de um meio de transporte diariamente, como é o caso do Bilhete Único, por exemplo, que integra todos os sistemas de transporte do Município de São Paulo e os sistemas sobre trilhos da Região Metropolitana de São Paulo.

3. LABVERDE – Podemos considerar que, em São Paulo, há “Mobilidade Urbana Sustentável”? Se existe, quais os bairros mais beneficiados com isso, na atualidade?

MALATESTA – Não, São Paulo não tem sua mobilidade urbana majoritariamente apoiada nos modais sustentáveis. A última Pesquisa de Origem e Destino realizada pelo Metrô apontou que as viagens paulistanas estão igualmente distribuídas (aproximadamente 1/3 para cada), entre os modais Transporte Não Motorizado (a Pé e Bicicleta), Transporte Coletivo (ônibus, trens e metrô) e Transporte Motorizado Individual (automóveis e motocicletas). Para caracterizar um cenário de Mobilidade Urbana Sustentável, o município de São Paulo deveria ter sua mobilidade majoritariamente calcada nos modais de transporte sustentáveis (transporte coletivo e transporte não motorizado), com pequena parte das viagens sendo realizadas por automóvel e moto.

4. LABVERDE – Qual o papel da ciclovia, na Mobilidade Sustentável?

MALATESTA – A ciclovia, assim como a ciclofaixa, a rota de bicicleta, o compartilhamento da calçada entre ciclistas e pedestres (quando possível) são tipologias de infraestrutura cicloviária de circulação, essenciais à viabilização de uma das formas de Mobilidade Sustentável, por meio do uso da bicicleta como forma de transporte cotidiana, para viagens de até oito quilômetros.

5. LABVERDE – E o do “andar a pé”?

MALATESTA – Andar a pé é a forma mais essencial e preliminar de mobilidade. Apesar de sempre relegada a um segundo plano, pelas políticas públicas de forma geral, haja vista as leis municipais que delegam ao proprietário do lote a obrigação de conservação da calçada, a falha da fiscalização de invasões de calçadas por rampas de garagem, mesas de bares, bancas de manobristas, camelôs, mobiliário urbano, poderia ser priorizada e se consolidar como forma de mobilidade para viagens de pequena extensão (até dois quilômetros aproximadamente). Com isso, ganharia a cidade, pela melhoria da qualidade de vida urbana, por meio das ações necessárias para viabilizar esta diretriz, como, por exemplo, melhoria das calçadas, melhoria da paisagem urbana e melhoria das condições de saúde da população, pela prática de exercício físico.

6. LABVERDE – Ainda existe lugar para o bonde na cidade de São Paulo? Se existe, onde você o colocaria?

MALATESTA – Quando menina, usava o bonde para ir à escola diariamente. Era um meio de transporte limpo e confiável, que infelizmente foi banido da cidade, no



Figuras 1 e 2: Imagens da ciclofaixa na avenida Paulista, São Paulo – Brasil.

Foto: Maria Ermelina Brosch Malatesta.

processo de motorização do país, na década de 60. Em muitas cidades europeias, o bonde convive com os pedestres nos calçadões e, portanto, julgo viável a criação de linhas de bondes nas vias mais largas dos nossos calçadões, como, por exemplo, o Vale do Anhangabaú, Rua Barão de Itapetininga, Ladeira General Carneiro, Rua XV de Novembro. Mas, para tanto, deveria preliminarmente ser dado tratamento urbanístico, para adequar estas vias, pela reordenação do mobiliário urbano, tratamento de piso, assim como o controle de velocidade do veículo.

7. LABVERDE – Neste semestre, a disciplina de pós-graduação da FAUUSP “Projeto Sustentável” teve como tema de seu laboratório o “Parque Linear Brás-Lapa”, acolhendo como hipóteses o “enterramento” da Ferrovia da CPTM, naquele trecho, e a “recostura” dos bairros adjacentes, hoje separados pela ferrovia. O Laboratório apresentou, como proposições, a criação de um corredor verde servido por três modais de transporte ao longo do parque: o andar a pé, a ciclovia e o bonde. Como você vê esse experimento, sob o ponto de vista da Mobilidade Sustentável ?

MALATESTA – Considero uma proposta muito interessante, uma vez que é calcada nas formas de Mobilidade Sustentável. Cabe somente lembrar que os modais não motorizados têm uma escala de atendimento para se viabilizarem (já mencionei os valores nas respostas anteriores, sendo, em média, até dois quilômetros de distância, para o transporte a pé, e de cinco a oito quilômetros, para o transporte cicloviário), em função de suas características intrínsecas, que se baseiam no esforço físico. Também deve ser ressaltado que a convivência do bonde com os modais não motorizados exige sua operação em velocidade reduzida, o que significa o aumento do tempo de percurso, o que não reduz sua atratividade enquanto transporte para pequenas extensões. Desde que atendidos estes aspectos, tenho certeza de que o ganho urbanístico desta proposta para a Cidade de São Paulo é imensurável, e se constituirá em paradigma.

8. LABVERDE – Como você vê a ciclovia ao longo do rio Pinheiros, sob os aspectos da Mobilidade e da Acessibilidade?

MALATESTA – Esta ciclovia apresenta alguns pontos positivos e outros problemáticos. Como positivo, temos, sob o ponto de vista da Mobilidade, o seu trajeto, que atualmente conta com 21,5 quilômetros, estendendo-se desde o Parque Villa Lobos até próximo ao Autódromo de Interlagos, e sua proximidade ao rio Pinheiros, o que permite sua descoberta e resgate pela população, e certamente causará um impacto muito positivo na pressão que já está sendo exercida, junto ao poder público, para a recuperação do rio e de sua área lindeira. Como pontos problemáticos, temos a dificuldade de Acessibilidade à ciclovia, uma vez que está confinada entre a linha do trem

da CPTM e o rio Pinheiros, além da pista expressa e local da Marginal Pinheiros. Esta situação provocou soluções de acessibilidade que acabaram por criar sérios problemas de segurança para seus usuários. Como exemplo, citamos o caso da Ponte da Cidade Universitária, com a construção de uma rampa que sai da calçada da ponte, na altura do tabuleiro, em direção à ciclovia. À primeira vista, a solução poderia parecer adequada, entretanto ela traz como consequências um extremo desconforto e perigo, pelo aumento da circulação de ciclistas na estreita calçada da ponte, já totalmente ocupada pelo alto volume de pedestres, oriundos da Estação da CPTM Cidade Universitária, em direção ao Campus do Butantã.

Outro problema causado por esta solução de acesso mal resolvida é mais grave, e está relacionado ao grande aumento de travessia de ciclistas nas duas alças da Ponte Cidade Universitária, sendo que, numa delas, junto ao portão do campus da USP, onde existe uma faixa de travessia de pedestres, o problema se agrava, porque a largura do canteiro central, no local onde está situada esta faixa de travessia, é estreito demais para acomodar uma bicicleta. Provavelmente, o número de acidentes e incidentes deve ter aumentado. A solução ideal seria a implantação de uma passarela exclusiva para pedestres e ciclistas, conectando o campus da USP, ciclovia do rio Pinheiros e o bairro do Alto de Pinheiros, que atenderia a pedestres e ciclistas, que são numerosos no local. Vai aí uma sugestão de laboratório para os alunos de Projeto Sustentável.

9. LABVERDE – Quais os trechos de ciclovia que você citaria como casos de sucesso em São Paulo?

MALATESTA – Até o momento, a infraestrutura cicloviária de maior sucesso são as Ciclofaixas Operacionais de Lazer de São Paulo, que foram iniciadas no segundo semestre de 2009, com 10 quilômetros, e que agora possuem 109 quilômetros. São frequentadas por mais de 50 mil paulistanos, todos os domingos e feriados nacionais, das 07h às 16h, e muito bem avaliadas pela população, que desfruta de lazer seguro e saudável. É uma tipologia de infraestrutura cicloviária criada e desenvolvida pela Prefeitura de São Paulo, e que está sendo copiada agora por outras cidades brasileiras.

10. LABVERDE – O que falta em São Paulo, para termos “Mobilidade Urbana Sustentável”?

MALATESTA – Para viabilizar a “Mobilidade Urbana Sustentável”, são necessárias duas ações básicas: 1. investimento público nos modos de Mobilidade Urbana Sustentável, com qualidade, segurança e conforto, que incluem, além do transporte público de alta capacidade (trem e metrô), corredores de ônibus. Também investimento público voltado à implantação de infraestruturas para a mobilidade não motorizada,

através de rede cicloviária integrada aos sistemas de transporte (bicicletários) e rede para o transporte a pé, melhorando a qualidade das calçadas e travessias;

2. investimento nos meios de comunicação, para operar mudança de mentalidade da população, em especial a classe média, que atualmente enxerga, no uso do automóvel, a única possibilidade de se deslocar na cidade, e resiste à adoção de formas de transporte que compõem a Mobilidade Urbana Sustentável, ressaltando que este comportamento viciado já compromete seriamente a existência de vida com qualidade em São Paulo. Somente com o engajamento e o comprometimento de todos os setores da população, será possível garantirmos a cidade que queremos para o futuro.

A Revista LABVERDE agradece à entrevistada.