

O crescimento das metrópoles e problemáticas de lenta solução 1

2013 . Ano 10 . Edição 76 - 25/02/2013

Aldo Paviani



Fato de notória evidência é o crescimento das metrópoles, tanto nos países desenvolvidos como nos subdesenvolvidos. Com a expansão metropolitana surgem problemáticas e crises que exasperam a população e os administradores urbanos. Certas crises são superadas com medidas emergenciais ou, então, se transformam em problemas estruturais. A evolução urbana tornou-se mais evidente após os anos 1950, acelerando-se nas últimas décadas. O crescimento se deu em “círculos concêntricos”, a partir do centro em direção à(s) periferia(s), o que agrava a mobilidade da população. Em países pobres, as periferias são extensas e ocupam territórios nem sempre recomendáveis à habitação. Os trabalhadores das periferias dependem de postos de trabalho oferecidos em locais distantes da moradia. Por isso, as periferias demandam cada vez mais transportes urbanos eficientes, que tenham pontualidade e regularidade.

No caso brasileiro, as periferias metropolitanas denotam a precariedade das condições dos que habitam encostas e fundos de vales. Nas encostas, o deslizamento de terra provoca tragédias, que, infelizmente, se repetem a cada período chuvoso. Há cidades inteiras avassaladas ora por secas, ora por enchentes no Nordeste e Sudeste brasileiros. É urgente que se trace um perfil ambiental para as metrópoles, sinalizando as áreas onde os problemas ligados ao ambiente natural se agravam. Por exemplo, as crises meteorológicas podem se ampliar pela demora, por parte dos administradores, em atender a população nas cidades atingidas por enchentes ou secas.

De modo geral, os núcleos metropolitanos, inclusive Brasília, não possuem mecanismos para superar certos eventos com rapidez. Também não se enfrentam as crises transformadas em estruturais como a dos transportes coletivos. No caso da capital federal, não é de hoje que o gargalo para transportar pessoas para o trabalho e para obter serviços no Plano Piloto não é enfrentado com agilidade. O metrô, destinado a desafogar o transporte por ônibus, se mostrou superado pelo grande volume de pessoas a transportar, nas primeiras horas da manhã – periferia-centro – e, ao fim da tarde, centro-periferia. A frota de ônibus se mostra superada devido à insuficiência e qualidade dos ônibus em uso. Após batalhas judiciais, com liminares que impediram a licitação destinada a abrir o sistema de transportes, indica-se que, em 2013, esse problema será resolvido. Com a licitação já realizada, novas empresas irão operar com frotas renovadas e aptas a dar conta do volume de pessoas a transportar.

As questões da mobilidade diária da população interessam a quem pretende programar/ planejar um dos itens mais pesados na agenda dos governantes, das empresas e dos indivíduos – os custos e a congestão das viagens. Por isso, começa-se a pensar em pedágio para circulação de veículos pelo interior do núcleo central. Com o pedágio implantado em Londres, o “core” urbano passou a ser mais fluido, oferecendo espaço para pedestres, reduziu-se a poluição sonora e da atmosfera. Medidas como essa permitem que as pessoas se apossam das ruas e avenidas, ganhando-se em qualidade

ambiental ao serem retirados os veículos das ruas centrais.

Em outras metrópoles (Washington, por exemplo), constroem-se anéis rodoviários para facilitar o trânsito de caminhões e automóveis, fazendo com o que a circulação seja mais adequada (como deverá acontecer com o Rodoanel em São Paulo).

Isso se mostra contraditório na medida em que os administradores brasileiros investem cada vez mais em viadutos, ampliação de pistas, abertura de túneis para que não ocorram congestionamentos, mas ao mesmo tempo, reduzem o Imposto de Produtos Industrializados (IPI) para carros novos, com o que mais automóveis entram em circulação. Isto é, com carros mais acessíveis financeiramente, mais veículos estarão nas ruas, anulando os esforços para que a circulação seja regularizada ou mais expedita. Estuda-se também a ativação de ferrovias e a interligação de sistemas – com a ampliação da intermodalidade. No entanto, se não existir malha ferroviária, os trens suburbanos podem ser uma solução demorada, pois demandam projetos e envolvem alentados investimentos em infraestrutura, na importação de máquinas e vagões, que, por sua vez, dependem de licitações e de orçamentos aprovados pelos legislativos das cidades envolvidas.

Isso se mostra contraditório na medida em que os administradores brasileiros investem cada vez mais em viadutos, ampliação de pistas, abertura de túneis para que não ocorram congestionamentos, mas ao mesmo tempo, reduzem o Imposto de Produtos Industrializados (IPI) para carros novos, com o que mais automóveis entram em circulação. Isto é, com carros mais acessíveis financeiramente, mais veículos estarão nas ruas, anulando os esforços para que a circulação seja regularizada ou mais expedita. Estuda-se também a ativação de ferrovias e a interligação de sistemas – com a ampliação da intermodalidade. No entanto, se não existir malha ferroviária, os trens suburbanos podem ser uma solução demorada, pois demandam projetos e envolvem alentados investimentos em infraestrutura, na importação de máquinas e vagões, que, por sua vez, dependem de licitações e de orçamentos aprovados pelos legislativos das cidades envolvidas.

Aldo Paviani é professor emérito, geógrafo urbano e pesquisador associado da UnB

1. Apoiado nos artigos *As metrópoles e suas múltiplas crises*, publicado na Revista *MEIAUM*, edição de fevereiro de 2012, p. 38, e *Mobilidade urbana da população metropolitana*, publicado no jornal *Correio Braziliense*, Caderno Opinião, edição de 17 de outubro de 2012, p. 15.