

Bicicleta - 350 mil pessoas andam mais de 15 minutos para acessar o transporte coletivo na cidade de São Paulo

Carlos Paiva*

Com o aumento dos congestionamentos e um maior tempo desperdiçado nos deslocamentos para o trabalho ou escola, cada dia mais os paulistanos de todas as classes sociais se perguntam, onde o trânsito de São Paulo vai parar?

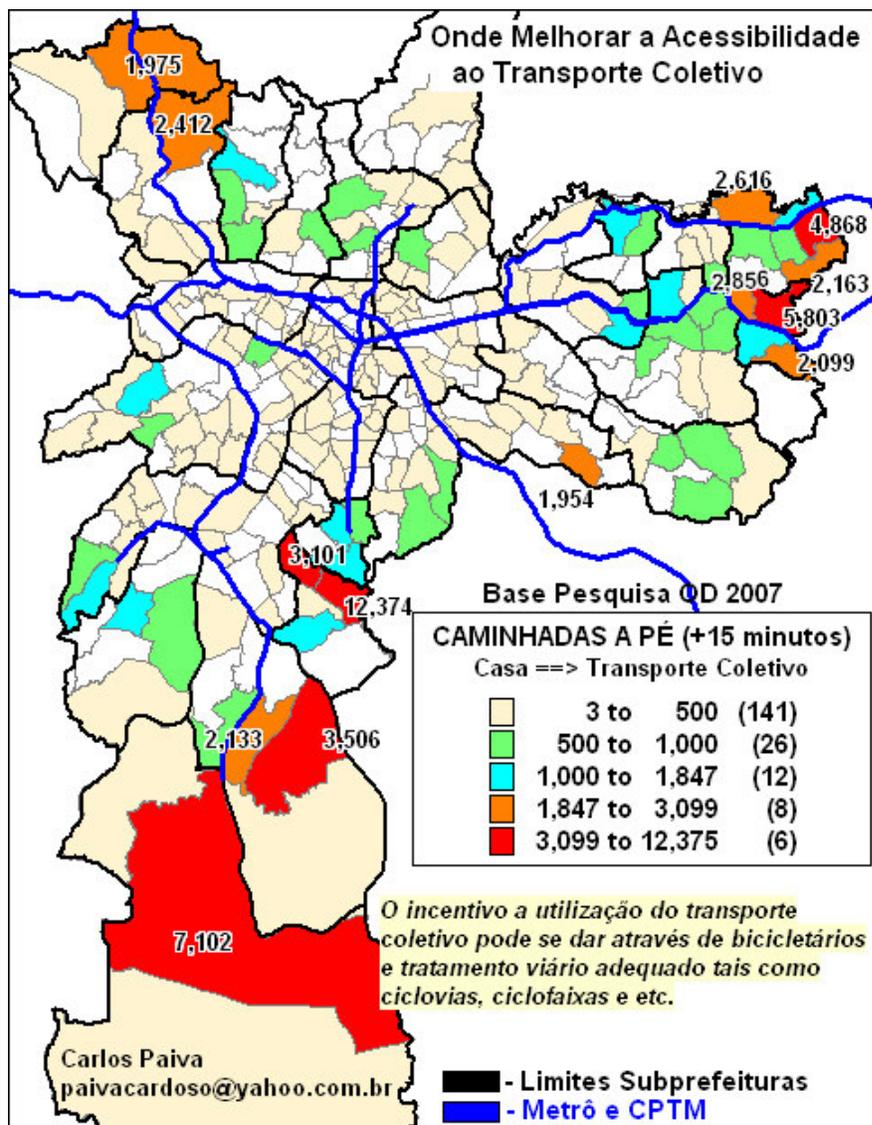
A precariedade do transporte coletivo: de difícil acesso, superlotados nas horas de pico, formado de poucas linhas de metrô e trem e com baixo número de corredores, em geral lentos, são os principais fatores para que qualquer espaço viário criado, por medida restritiva ou novas vias, seja rapidamente substituído por mais e mais carros.

Só o investimento mais que prioritário em transporte coletivo sob trilhos e pneus com a priorização efetiva deste modo de transporte no sistema viário da cidade pode melhorar o trânsito na cidade. Para isto, a curtíssimo prazo, mais e melhores corredores de ônibus precisam ser viabilizados, isto é, corredores com uma frota renovada e adaptada que permitam a troncalização do sistema como também ultrapassagem de ônibus.

Além do investimento no próprio transporte coletivo, a acessibilidade ao sistema coletivo precisa ser melhorada para atrair mais passageiros. Uma maneira de melhorar esta acessibilidade é permitir e incentivar que viagens longas a pé ao sistema sejam realizadas por bicicleta. Este texto identifica com base na Pesquisa Origem Destino 2007 da Região Metropolitana (OD 2007) onde este investimento deveria ser prioritário.

Separamos os dados em dois mapas: (1) número de viagens a pé, com 15 minutos ou mais, para o sistema de transporte coletivo, por zona OD 2007, realizada a partir da moradia do indivíduo e (2) viagens a pé, com 15 minutos ou mais, de e para o sistema de transporte coletivo oriundas de lugares diversos, não residenciais, pois acreditamos que medidas diferenciadas devem ser tomadas para incentivar o uso da bicicleta.

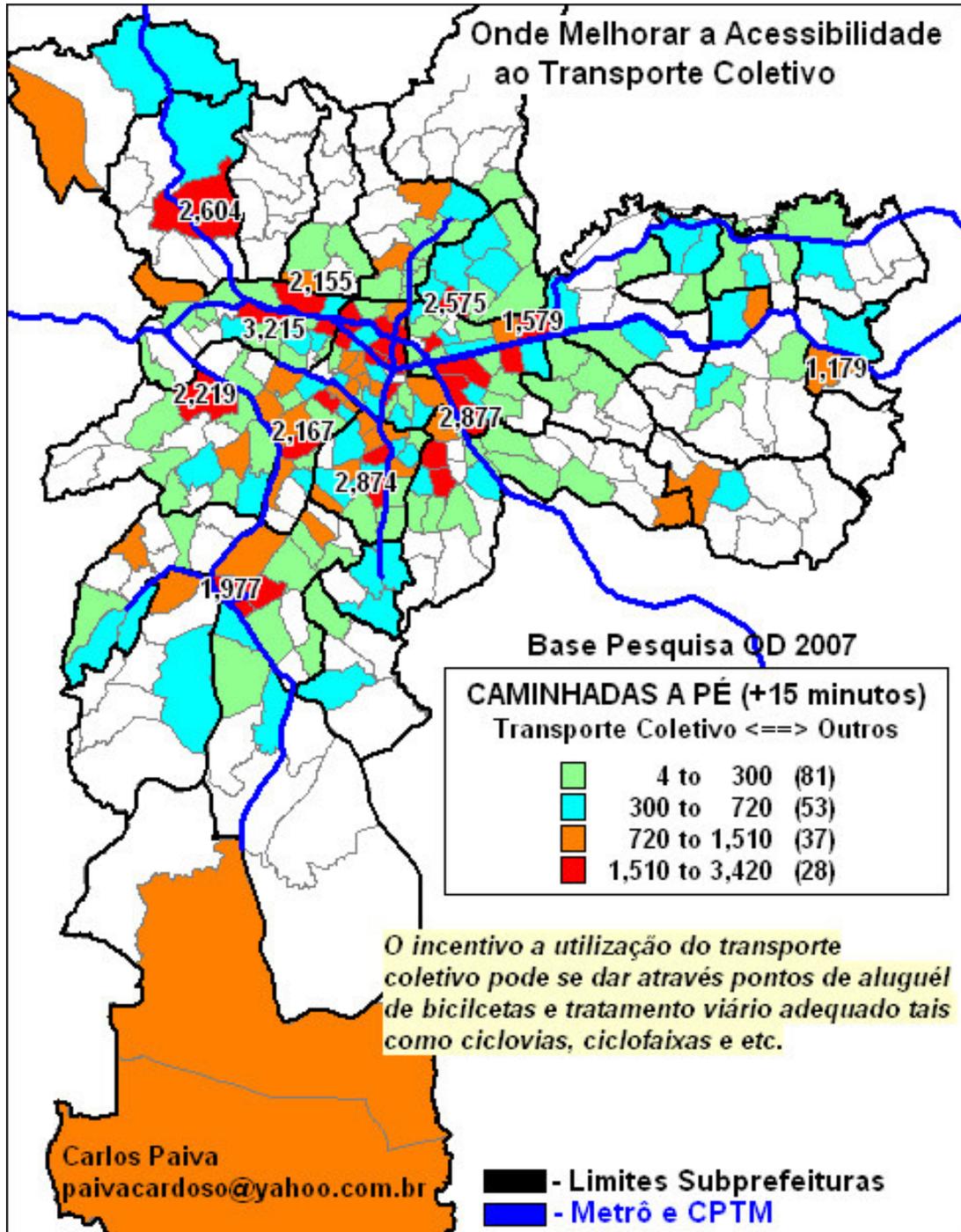
A seguir um mapa com número de viagens a pé, com 15 minutos ou mais, para o sistema de transporte coletivo, por zona OD 2007, realizada a partir da moradia do indivíduo.



Resumindo o mapa anterior temos as subprefeituras de São Paulo onde ocorrem mais viagens a pé com 15 minutos ou mais, saindo de casa para acessar o transporte coletivo. Neste caso para incentivar a utilização da bicicleta como modo complementar ao transporte coletivo faz-se necessário além de tratamento viário adequado a criação de bicicletários que permitam ao munícipe deixar seu veículo estacionado, enquanto se dirige ao local de trabalho ou estudo.

SUBPREFEITURAS	CAMINHADAS Casa → Coletivo	% do Total
CIDADE ADEMAR	17,615	15%
GUAIANASES	12,147	11%
ITAIM PAULISTA	8,540	7%
PARELHEIROS	7,588	7%
SOCORRO	6,694	6%
SÃO MIGUEL	5,776	5%
ITAQUERA	4,890	4%
BUTANTÃ	4,810	4%
PENHA	4,053	4%

O mapa a seguir, também para viagens longas a pé, identifica viagens de e para o sistema de transporte coletivo oriundas de lugares diversos, não residenciais, por zona OD 2007.



Segue as subprefeituras de São Paulo onde ocorrem mais viagens a pé com 15 minutos ou mais, de e para o sistema de transporte coletivo oriundas de lugares diversos, não residenciais. Neste caso para incentivar a utilização da bicicleta como modo complementar ao transporte coletivo faz-se necessário além de tratamento viário adequado a criação de pontos de aluguel de bicicletas para que munícipe possa completar sua viagem.

SUBPREFEITURA	CAMINHADAS Coletivo ↔ Diversos	% do Total
SÉ	34,452	24%
VILA MARIANA	15,452	11%
MOOCA	15,172	11%
PINHEIROS	13,952	10%
LAPA	13,050	9%
SANTO AMARO	6,296	4%
IPIRANGA	6,064	4%
BUTANTÁ	4,843	3%
VILA MARIA/VILA GUILHERME	4,526	3%

* Carlos Eduardo de Paiva Cardoso é engenheiro eletrônico e mestre em transportes pela Escola Politécnica da USP, doutor em serviço social pela PUC-SP, analista de sistema e de planejamento de tráfego e transporte da CET-SP e do conselho editorial da Revista de Transportes Públicos da ANTP.
E-mail: paivacardoso@yahoo.com.br