

Organização do território e acessibilidade na Região Metropolitana de Campinas: o caso do Corredor Metropolitano Noroeste

Valderson Salomão da Silva
valderson.silva@ige.unicamp.br
Universidade Estadual de Campinas

Palavras-chave: transporte urbano, acessibilidade, redes geográficas.

O presente trabalho fundamenta-se na pesquisa de iniciação científica atualmente em desenvolvimento pelo autor, sob a orientação do Professor Doutor Ricardo Castillo e com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Por meio deste espaço de diálogo, o objetivo é compartilhar resultados parciais sobre como o Corredor Metropolitano Noroeste vem contribuindo efetivamente para a ampliação da acessibilidade na Região Metropolitana de Campinas (RMC), no interior do estado de São Paulo.

188

Neste estudo, entende-se por acessibilidade o conjunto de meio materiais, normas e serviços que, reunidos em determinada porção do espaço geográfico, tornam possível a realização de deslocamentos de pessoas, bens ou informação (CASTILLO, 2012). Ainda que as condições intrínsecas a um agente qualquer sejam as mais favoráveis à sua movimentação pelo território, a fluidez só poderá se tornar efetiva se redes infraestruturais, as redes-serviço e os sistemas de normas possibilitarem isso. Dessa maneira, a análise da acessibilidade torna-se condição necessária, embora não suficiente, para a compreensão das questões relacionadas à mobilidade urbana.

O Corredor Metropolitano Noroeste, por sua vez, é um projeto da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), órgão público estadual responsável pelos transportes de média e baixa capacidades nas regiões metropolitanas paulistas. Foi concebido no início dos anos 2000, logo após a institucionalização da RMC, com vistas à criação de uma alternativa à Rodovia Anhanguera (SP-330) para o deslocamento rodoviário

de pessoas entre os municípios de Campinas, Hortolândia, Sumaré, Nova Odessa, Americana, Santa Bárbara d'Oeste e Monte Mor. De acordo com a EMTU, essas sete cidades são responsáveis por 75% do fluxo diário de passageiros da região, o que é feito em grande medida pelo transporte público em ônibus.

Para uma análise do projeto do corredor como um conjunto de elementos da organização do território que tem em vista a alteração nos graus de acessibilidade em parte da RMC, propõe-se a sua divisão em dois aspectos. Enquanto rede infraestrutural ou de suporte, o corredor aparece como sugestão para criação um eixo viário estrutural único, acrescido de algumas extensões perpendiculares, que seria formado a partir da integração física de diversas vias preexistentes na RMC e com adaptação para a circulação de transporte coletivo em faixa prioritária. Enquanto rede operacional ou de serviços, o projeto prevê a reordenação dos sistemas de ônibus metropolitanos nos municípios envolvidos, de modo que as linhas intermunicipais deixem de funcionar em um esquema bairro-centro metropolitano para se ajustarem a um modelo tronco-alimentador (bairro-eixo estrutural-centro metropolitano, com baldeação de passageiros em terminais e estações de transferência).

As alterações infraestruturais e operacionais que compõem o projeto do Corredor Metropolitano Noroeste estão inseridas em um grupo de políticas públicas do governo paulista para melhoria da qualidade do transporte público intermunicipal nas regiões metropolitanas do estado. Com a construção de um sistema viário que prioriza o transporte público, esperam-se ganhos relevantes de velocidade para os veículos coletivos, o que atrairia mais usuários a essa modalidade de deslocamento, ou pelo menos restringiria o êxodo para a motorização individual. Já a racionalização operacional serve à redução dos custos de funcionamento do sistema, pois procura diminuir ou eliminar a distância que os veículos do sistema percorrem sob condições deficitárias (com passageiros insuficientes para cobrir os gastos). De maneira combinada, essas intervenções buscam contribuir com um maior equilíbrio econômico nos sistemas de transportes públicos cujas receitas advêm das tarifas, e isso pode ser convertido, por sua vez, em investimentos no conforto e na confiabilidade dos mesmos.

Após sair parcialmente do papel, no entanto, o projeto em questão apresenta diferenças significativas com relação à proposta idealizada inicialmente pela EMTU. Conflitos políticos diversos, envolvendo interesses muitas vezes divergentes do poder público estadual, das autoridades municipais, das empresas operadoras de ônibus e da sociedade civil acabaram por alterar boa parte do que era sugerido para a implantação do corredor. O que se realiza de fato no território com as obras infraestruturais e com a reorganização operacional é incapaz de gerar sequer uma fluidez potencial, comprometendo-se, assim, a mobilidade urbana, que é fluidez efetiva.

Com o início das intervenções de âmbito infraestrutural, em 2006, muitos subtrechos do Corredor Metropolitano Noroeste tiveram suas obras postergadas indefinidamente. A inauguração da porção concluída, no ano de 2008, revelou um corredor constituído por vias com condições de trânsito muito distintas, sem articulação entre si. No trecho que corresponde ao lote 1, entre Campinas e Hortolândia, a reforma e a implementação de faixas exclusivas e prioritárias nas avenidas Lix da Cunha e Olívio Franceschini, junto à construção dos terminais metropolitanos daquelas duas cidades e da Estação de Transferência Anhanguera, foram as ações que modificaram de maneira mais radical a acessibilidade na área sob influência do corredor. Ainda assim, outras tantas estações de transferência de embarque deixaram de ser construídas, vias de integração não foram implantadas ou adaptadas (especialmente a ligação entre a Av. Olívio Franceschini e a Rodovia SP-101) e a ligação entre Monte Mor e Campinas foi excluída do projeto. Sem esses elementos, as redes operacionais dos sistemas de ônibus não puderam ser reorganizadas, uma vez que os fixos são necessários ao balizamento dos fluxos.

O trecho do lote 2, entre Hortolândia e Sumaré, acabou quase que inteiramente comprometido pelos conflitos entre a prefeitura sumareense e o governo estadual. O sistema viário, os terminais e as estações de transferência propostos não puderam ser materializados, e o máximo que pôde ser feito foi a reforma de uma estrada vicinal incapaz de servir à operação de um corredor de ônibus. Até o presente momento, os conflitos referentes à porção do Corredor Metropolitano Noroeste em Sumaré não foram plenamente resolvidos.

O lote 3, que vai de Nova Odessa até Santa Bárbara d'Oeste, passando por Americana, teve seu início postergado por anos. No primeiro semestre de 2013 as intenções em retomar as obras do Corredor Metropolitano Noroeste por meio desse lote foram anunciadas pela EMTU. Apesar de estar tudo certo para o início das atividades ainda nesse ano, é possível atentar para o fato de que o projeto executivo não parece trazer alterações definitivas para a acessibilidade na RMC. Dessa vez, um ponto importante para se ressaltar é o plano de operação projetado, que prevê a manutenção de boa parte das linhas intermunicipais atualmente existentes, o que concorreria com o serviço tronco-alimentador proposto e prejudicaria, conseqüentemente, o equilíbrio econômico deste.

Ainda está cedo para a formulação de conclusões definitivas, tanto porque a pesquisa ainda está em andamento, quanto pelo fato de que o projeto em estudo ainda encontra-se em processo de reformulação, para tentar reverter alguns problemas como os apontados brevemente neste texto. Mas alguns resultados parciais podem ser pontuados. Primeiramente, parece ser cada vez mais evidente que questões políticas de natureza conflituosa sempre estiveram na base das decisões sobre as diretrizes do Corredor Metropolitano Noroeste, eventualmente disfarçadas sob argumentos técnicos e financeiros. Sendo uma intervenção relevante no território da RMC, o projeto propicia, desde sua concepção, disputas de interesses entre os mais diversos grupos sociais, o que acabou ocasionando uma constante transformação do projeto ao longo dos anos. De fato, essas disputas acabavam desembocando sempre em um atrito entre autoridades locais e empresários do setor de transportes da região, de um lado, e os planejadores e administradores do governo estadual paulista, de outro.

Com relação ao resultado materializado dessa disputa de interesses, cabe observar como o acúmulo de alterações feitas na proposta original acabou por comprometer os principais objetivos do projeto. Como está atualmente, a infraestrutura do corredor é incapaz de possibilitar a reorganização dos sistemas de transporte público por ônibus na RMC, mantendo um serviço de baixa qualidade aos usuários e sobrecarregando cada vez mais as vias da região com um tráfego misto de ônibus metropolitanos, caminhões e, principalmente, automóveis.

Referências bibliográficas

CASTILLO, R. **Redes geográficas e território brasileiro.** Relatório de Atividades apresentado ao Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas, referente à Licença Especial, fruída no período de 01 de setembro de 2011 a 29 de fevereiro de 2012. Campinas, 2012.

EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS (EMTU). **Corredor Metropolitano**

Noroeste.(Apresentação de Slides), 2005. Disponível em: <www.stm.sp.gov.br>.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento:** reflexões e propostas. São Paulo: Editoras Unidas, 1996.