

Cidade ou hospício?

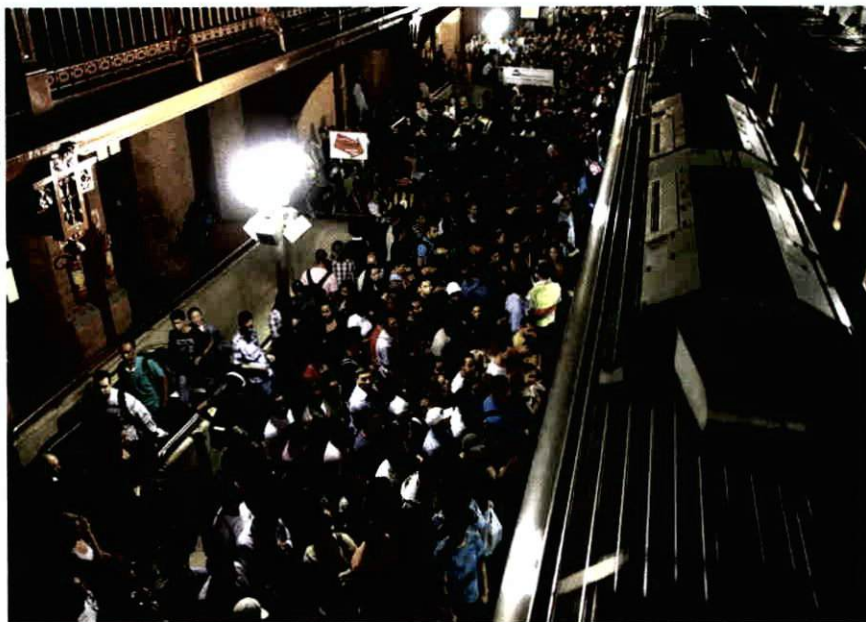
SÃO PAULO | Os penosos deslocamentos derrubam a qualidade de vida na maior metrópole do País e criam um verdadeiro celeiro de problemas de saúde mental

POR WILLIAN VIEIRA

PODERIA SER uma das cidades fictícias do escritor Ítalo Calvino. Um lugar onde a maioria dos 11 milhões de habitantes enfrenta de duas a quatro horas de trânsito por dia, espremidos em vagões com outras oito pessoas por metro quadrado ao lado de cartazes de alerta (Onde está a sua carteira agora?) ou em corredores de ônibus com ruído semelhante ao de uma serra elétrica. Bastam 48 horas de um dia de primavera para as mazelas da confluência tempo-espaço tomarem seus 1,5 mil quilômetros quadrados. Num dia, quatro cidadãos acabam na delegacia por brigar por espaço, motivo de uma interrupção de 23 minutos no metrô. No outro, os trens atrasam, gemem vagarosos sobre os trilhos, enquanto os passageiros telefonam angustiados. Na volta, a chuva alaga tudo e deixa 229 quilômetros de congestionamento às 15 para as 7 da noite, recorde do ano. Seria o assunto para os motoristas parados em parte dos mais de 7 milhões de veículos, a temer a violência em alta que descobrem na rádio dedicada ao trânsito. Podia ser pior: sem chuva, a secura e a poluição fariam o ar ficar inadequado para respirar, como todo inverno.

Ainda que apocalíptico, o cenário é real. “É minha rotina todo dia”, diz o paulistano Augusto Oliveira de Jesus. Pois ainda é noite quando, às 5h30 da manhã, o analista de suporte fecha a porta de casa em Cidade Tiradentes, zona leste de São Paulo, e parte em sua via-crúcis diária: dez minutos a pé para pegar o ônibus lotado, 50 minutos a chacoalhar até a estação de trem, onde é

FOTOS: RENNATO TESTA



Um terço dos moradores gasta por dia mais de três horas para se deslocar

Martírio. No horário de pico, as estações lotadas. É a rotina de Augusto Jesus de Oliveira

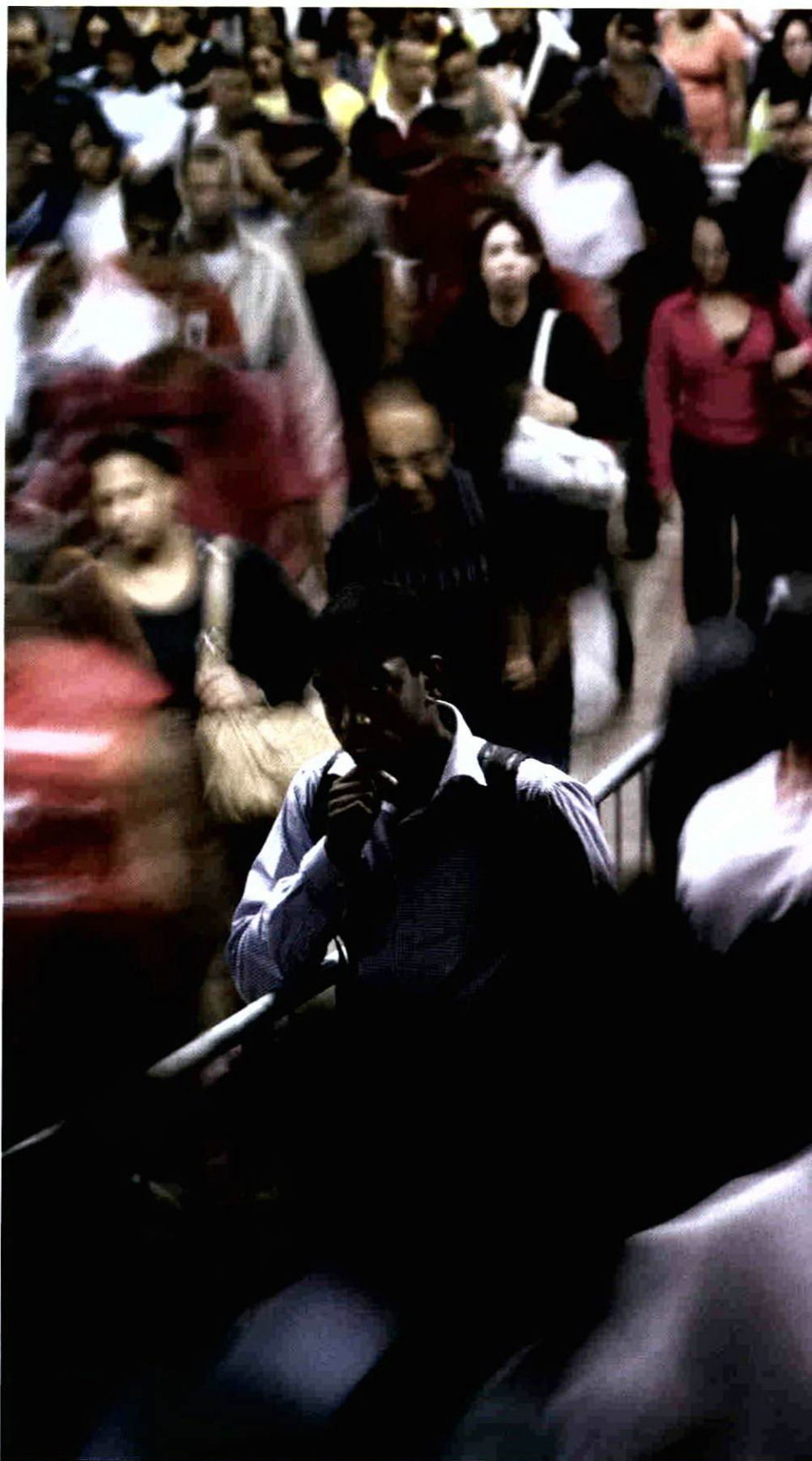
“empurrado pela multidão” no vagão que o leva por 50 minutos de pé até a Estação da Luz, para então – quase lá – tomar 15 minutos de metrô e caminhar outros 15 na Avenida Faria Lima, um dos locais mais ruidosos da cidade, até chegar ao trabalho, às 8, duas horas e meia depois. “Nossa, é tempo demais”, surpreende-se Jesus, ao perceber que passa cinco horas por dia ou 24 por semana em trens, ônibus e metrô só para trabalhar. Assim, 48 dias por ano de sua vida escoam pelo transporte coletivo.

Como Jesus, 33% dos habitantes de São Paulo gastam mais de três horas por dia no trânsito. Para 19%, são mais de quatro horas, segundo a pesquisa mais recente da Rede Nossa São Paulo, ONG que monitora a qualidade de vida na cidade e atesta: 70%

dos moradores estão insatisfeitos com o transporte. Daí a nota 5 dada à qualidade de vida na cidade. Em média, o paulistano desloca-se por 2 horas e 42 minutos por dia. Mas o trânsito não é democrático. Na zona leste, a média é de 3,3 horas. “Todo paulistano gasta um mês por ano no trânsito. O rico num carro com ar condicionado e o pobre, num trem lotado, em condições aviltantes”, critica o empresário Oded Grajew, da Nossa São Paulo. “Imagine o impacto disso sobre a psique da pessoa?”

São números que se refletem no cotidiano. Uma pesquisa internacional encabeçada no Brasil pela USP revela que 29% dos habitantes da Grande São Paulo têm algum transtorno mental. A metrópole lidera entre os 24 centros urbanos pesquisados, tendo 19,9% dos habitantes acometidos por transtornos de ansiedade. Uma prevalência explicada pelo excesso de urbanização e privação social. A maioria da população da cidade não só vive em áreas densas, mais expostas à poluição e à violência, como pobres em infraestrutura e acesso a educação e saúde, e distantes, o que exige longos deslocamentos. “São os que sofrem mais fatores de estresse”, diz Laura Helena Andrade, pesquisadora do Núcleo de Epidemiologia Psiquiátrica da USP. “Quando o ambiente é gerador de estresse, essa vulnerabilidade aparece: depressão, ansiedade, algo que poderia passar incólume num lugar com qualidade de vida.”

Uma bomba-relógio prestes a explodir. “No trem, as pessoas viram selvagens”, conta Lídia Ferreira, 47 anos. Todo dia ela vai de Guaianases, onde vive, até o trabalho em Higienópolis. “Quando atrasa, a gente é empurrada pra fora. Todo mundo acha normal.” Lídia não acha. Mas trabalha seis horas seis dias por semana como operadora de telemarketing, entre xingamentos e cobranças, e volta para casa acotovelando-se em uma guerra silenciosa sobre os trilhos. E ainda passa a folga a peregrinar por hospitais e escolas. Há oito meses ela aguarda um exame de raio X que explique o inchaço na barriga operada para retirar o útero. “No posto dizem pra esperar.” E ela espera, assim como pelo tratamento de canal prometido há seis meses no posto ou a vaga na escola para o filho. A prefeitura o colocou numa unidade distante de casa, conta, e depois em uma escola “violenta”. O menino se negou a voltar. “Fazer o quê? A gente fica é doente.” Deprimida, foi ao posto, passou a fazer tratamento para ▶



estresse e depressão. Hoje toma remédios. Quer “voltar pro rumo”. Mas como?

Carência de serviços públicos, violência, falta de opções de lazer fazem da rotina de Lídia o retrato de como as vicissitudes urbanas marcam indelevelmente o corpo e a mente dos paulistanos. “Os transtornos mentais estão ligados à interação do componente biológico herdado com os traumas ambientais que interferem no ciclo da vida”, explica o professor de psiquiatria da Unifesp Jair Mari. A situação de estresse constante induz a uma situação de desequilíbrio biológico, diz Mari, o que estimula a liberação de adrenalina e cortisol. “Com o tempo, esse desequilíbrio biológico leva ao aumento da ansiedade e da depressão.” Tais fatores levam ao *burn out*, um grau ímpar (e perigoso) de exaustão e desânimo. “As dificuldades de transporte, acrescidas às baixas oportunidades de lazer na periferia, são determinantes no incremento de estados de ansiedade e depressão nos grandes centros do País.”

São Paulo não é grande: é gigante. E barulhenta. De acordo com dados da SP-Trans, só no ano passado 914 ônibus de 8,8 mil vistoriados foram reprovados por emissão de ruído acima do permitido. Alguns produziam 110 decibéis – o mesmo ruído de uma serra elétrica ou furadeira. Para quem passa até meia hora à espera em um corredor de ônibus, com o rosto a poucos centímetros do motor, tal martírio é uma rotina que cobra seu preço: pressão alta, irritação, ansiedade. “Os níveis de ruído na cidade de São Paulo são excessivos para a boa saúde do cidadão”, diz o professor Fernando Pimentel de Souza, da UFMG. Tal ruído, entre 70 e 100 decibéis, supera em muito os 55 decibéis recomendados pela OMS. Acima disso, começa o estresse, diz Souza, e ocorre o aumento de hormônios que elevam consigo a propensão a agressões e discussões. Mas o pior se dá à noite. Perto de uma avenida, o ruído dentro de casa é o dobro do aceito para um sono de qualidade. “Diante desse quadro de estresse, é natural ocorrer aumento da ansiedade, situação emocional de quem creê estar na iminência de ser agredido.”

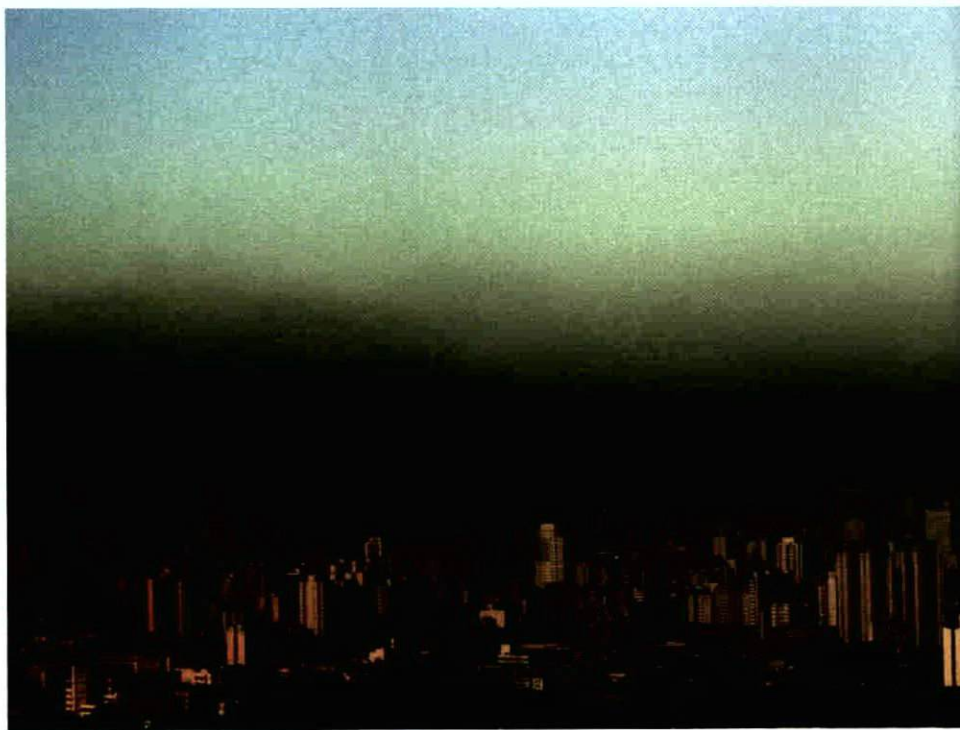
Tal chance, claro, existe de fato. A taxa de homicídios na capital voltou a subir em 2011: foi de 10,6 por 100 mil habitantes no estado, 14% a mais que no ano anterior, um nível epidêmico. Se “a experiência de um crime é um grande fator causador de transtornos de ansiedade”, como diz Laura Andrade, a percepção de insegurança

Com os empregos na área central e as moradias na periferia, as pessoas circulam muito e enfrentam ruído, poluição e violência

Vítima. A rotina pesada fez Lídia Ferreira ter um colapso nervoso. Ela vive amparada em uma montanha de antidepressivos

desenvolveu um índice que hoje mede o acesso a serviços da prefeitura de Belo Horizonte e virou referência acadêmica. Ela critica a falta de algo semelhante em São Paulo. E afirma: em uma megalópole, não se resolve tal problema sem passar pela descentralização da oferta de emprego.

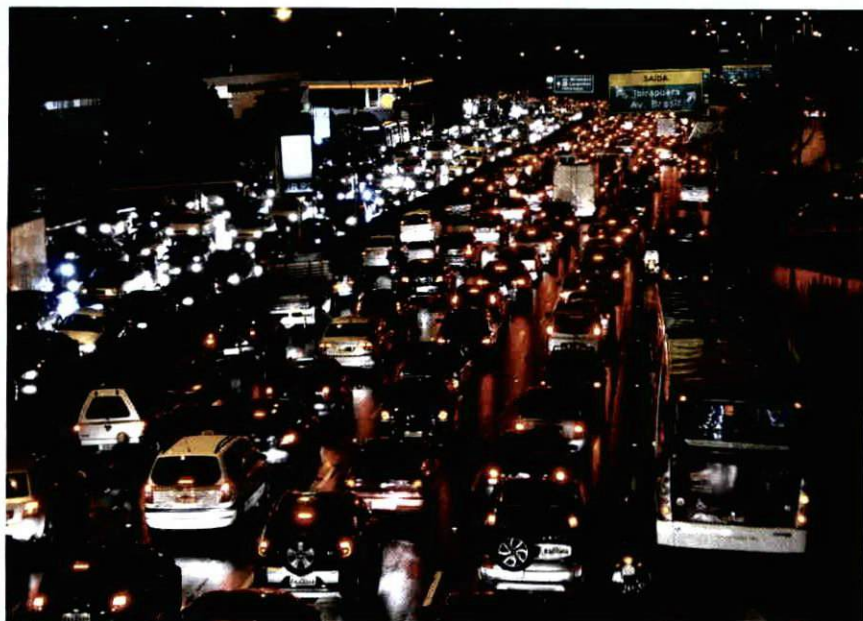
Lídia que o diga. Ao ouvir do médico o conselho para mudar de rotina, ficou entre rir e chorar. “Aqui em Guaianases vou arrumar emprego onde?” Prova da relação entre distribuição da população e das vagas de emprego. Em São Paulo, apenas cinco subprefeituras (Sé, Pinheiros, Lapa, Vila Mariana e Santo Amaro), todas no miolo da cidade, concentram 57% dos empregos, ainda que abriguem 15% da população. Já as últimas 20 colocadas concentram 19% das vagas e 67% dos habitantes da cidade, todas na periferia. No Campo Limpo, na



basta para aumentar o estresse. Segundo a pesquisa da Nossa São Paulo, 84% dos paulistanos consideram o município um lugar inseguro. Medo que faz do deslocamento o pai dos males: ele obriga os cidadãos a suportarem por mais tempo barulho, poluição, violência. Pior: usurpa o tempo de lazer. “Quanto maior o deslocamento, menor o acesso aos serviços. Sem tempo, não adianta levar equipamentos à periferia”, explica a professora da PUC de Minas Gerais Maria Inês Nahas. Especialista em qualidade de vida urbana, a professora

zona sul, subprefeitura mais populosa da cidade, seus 607 mil habitantes dispõem de apenas 63 mil empregos, ou 1,58% do total. Uma configuração espacial cruel, que obriga milhões a realizarem deslocamentos absurdos todos os dias.

Para explicar o caos, é preciso entender uma história de crescimento desordenado que remonta ao século XIX, quando a cidade tornou-se o nó do escoamento da produção de café. Os ricos passaram a vender terrenos para abrigar a chegada de imigrantes. Um crescimento urbano e



LEVI BIANCO/AE



RENATO LUIZ FERREIRA/AE



OLGA VLAHOV

demográfico vertiginoso ocorreu. “Ao acompanhar as várzeas dos rios, as vias geraram à sua volta espaços usados pela indústria. O governo, em vez de coibir tal expansão, contribuiu ao disponibilizar terrenos para loteamentos, num processo massivo de privatização da terra”, diz o urbanista Candido Malta Campos, da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Nos anos 1920, houve novo *boom*. Mas, ainda que o transporte coletivo (bondes) fosse restritivo, a cidade era compacta. A partir dos anos 40, porém, a industrialização se

cristalizou. Novas fábricas surgiram e, com elas, a necessidade de mão de obra. “Foi quando se instituiu a lógica da desordem”, afirma o urbanista Nabil Bonduki, professor da USP e autor de *Origens da Habitação Social no Brasil*. A demanda por moradia barata e a falta de regulação permitiu às empresas abrir lotes onde quisessem. Quanto mais longe, mais barato – e menor a infraestrutura. Esgoto, água, escola só viriam depois. “Era lucrativo para os loteadores. E o poder público se omitiu de exercer seu papel, fórmula que vemos até hoje.”

A história de São Paulo pode ser contada também por suas escolhas erradas. Quando, em 1927, a Light percebeu a concorrência dos ônibus, sugeriu um projeto de linhas expressas para as periferias. A cidade disse não. Em 1946, com o surgimento da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC), os bondes perderam espaço e os ônibus se firmaram como transporte de massa. Era o aval ao investimento rodoviário e à aceitação dos loteamentos periféricos, em detrimento de uma cidade adensada com transporte subterrâneo de qualidade. Hoje São Paulo tem 15 mil ônibus, parte dos quais transita pelos parcos 120 quilômetros de corredores – o atual prefeito, Gilberto Kasab, prometeu mais 66 quilômetros em sua campanha. Não terminou nenhum.

Houve vozes dissidentes, é verdade, como a do urbanista Anhaia Mello. Em seu “Plano Regional de São Paulo”, de 1954, ele dizia, profético: a tese da limitação do crescimento é incontestável. “Desagrada a muita gente, porque põe termo a muita exploração imobiliária, a muita fortuna fácil – mas sociedade é uma organização sob uma autoridade.” Nunca foi ouvido.

O metrô só começaria a operar em 1974. Hoje, a rede tem 74,3 quilômetros, ínfima perto do oferecido por outras metrópoles e incapaz de atender bem os atuais 4 milhões de passageiros por dia. Outros 2,7 milhões de viagens são feitas pelos 260 quilômetros de trilhos (muitos antigos) da CPTM. Em 2010, ano eleitoral, o governo de São Paulo criou o termo “qualidade de metrô” para batizar as linhas de trem modernizadas. Mas elas seguem com panes elétricas, lentas e lotadas. Enquanto isso, entre 2007 e 2011, a frota de carros aumentou 35%, de 5,3 milhões para 7,1 milhões. Desses, 5,2 milhões são automóveis, com ocupação média de menos de dois passageiros. O que explica os até 290 quilômetros de congestionamento e a poluição crônica.

“A opção pelo carro e pelos ônibus como meios de transporte, configurada nos anos 1920 e consagrada pelo Plano de Avenidas de 1930, resultou em políticas que sistematicamente favoreceram o transporte individual, com obras viárias onde vivem os ricos, e ao mesmo tempo permitiram a expansão horizontal ilimitada da periferia”, explica Malta. Modelo que selou “o pacto de vida ou morte que a política de circulação municipal

realizou com o automóvel”, na visão da urbanista Raquel Rolnik. Ou como explicar que uma juíza proíba passeatas de professores para evitar problemas no trânsito? Ou que motoristas cheguem antes ao trabalho para encontrar vaga e façam do carro cama? Em São Paulo, o automóvel virou credo, modo de fugir dos problemas, piorando o maior deles.

“As instâncias governamentais hierarquizam suas intervenções ao dar prioridade ao privado em detrimento do público”, concorda o cientista político e professor da USP Lúcio Kowarick. Ele cunhou o termo “lógica da desordem” para explicar como cresce São Paulo na ausência de políticas públicas. A cidade deveria aproveitar os vazios urbanos em seu centro, diz, algo que só tem sido feito agora com projetos como o da Nova Luz, que ainda não saiu do papel e pode beneficiar empreiteiras e não moradores. Como a periferia existe, diz Kowarick, o ideal seria criar oportunidades de crescimento regional, o que diminuiria a necessidade de deslocamentos em massa.

A prefeitura diz trabalhar nesse sentido com as operações urbanas. Instrumento jurídico para intervir na cidade, as operações permitem, por exemplo, às empreiteiras construir acima dos limites de zoneamento, desde que façam obras de contenção de impacto e paguem por isso. “Elas visam o adensamento populacional e a implantação de equipamentos sociais e culturais, valorizando os espaços públicos e estimulando a instalação de inúmeras



atividades produtivas”, afirmou a Secretaria de Desenvolvimento Urbano, em nota. O secretário não deu entrevista para explicar como a cidade alcançará os objetivos do plano SP 2040 – que entrevistou 25 mil pessoas para saber o que querem da cidade no futuro e concluiu: elas desejam, acima de tudo, passar menos tempo no trânsito.

Um exemplo do eldorado municipal seria o Polo Tecnológico de Itaquera, anunciado no ano passado na Operação Urbana Rio Verde-Jacu. Serão dados incentivos fiscais para empresas se instalarem ali e absorverem mão de obra local. Mas pouco tem saído do papel em outros casos. São Paulo tem quatro operações em curso e

Tão longe, tão perto

O dia 14 de janeiro de 2012 marcou para sempre a vida de Maria Selma do Nascimento. “Foi o fim de uma doce ilusão.” Há 11 anos em São Paulo, a paraense de 56 anos vivia em um lugar de sonho para muitos paulistanos. Seu apartamento na Rua Bela Cintra, na região da Consolação, ficava a poucos metros de bons restaurantes, cinemas e outros serviços, como o metrô. Era um lugar seguro, perto de tudo. Mas não do emprego. Maria é gerente de álcool e drogas do posto do CEU Jambiero, em Guaianases, na zona leste da capital, e ama o emprego. Então pegava o carro,

enfrentava 31 quilômetros de estrada, uma hora e meia de trânsito para ir e outra uma hora e meia para voltar, todos os dias. “Era uma tensão do cão, as buzinas, o clima de fúria no rosto das pessoas. Você vê que elas estão estressadas. É reativo. Você absorve. E fica mal.”

Um dia decidiu enfrentar o transporte público. Se milhões de usuários o fazem, por que não ela? Maria saiu de casa, caminhou até o metrô, foi até a Estação da Luz e de lá pegou o famigerado trem até Guaianases. Levou quase duas horas. “Primeiro, você não consegue entrar no trem. Depois, não consegue sair. É apertado, não tem ar, é desumano.” Voltou

ao carro. Um dia ficou ilhada na Marginal. No outro, teve os retrovisores quebrados por motoboy, que a xingaram e ameaçaram, estressados. Às vezes, chegava ao emprego prestes a enlouquecer. “A sensação é de que você está a um triz de explodir. Já não tolera nada nem ninguém. É terrível.”

Isso até 14 de janeiro, quando seu carro foi fechado por outro e acabou contra uma árvore. Ela acordou no hospital, com o braço quebrado e ferimentos nas pernas. “Achei que fosse morrer.” Tão logo sarou decidiu mudar de vida. Entregou o apartamento e procurou um lugar perto do emprego. Conversou com

colegas e achou uma casinha velha com varanda em Guaianases mesmo, em uma rua pacata de vizinhos receptivos. “Descobri logo a maravilha do churrasco na laje.” Ela e o namorado agora reformam o novo lar, onde a cadela Lilica corre de um lado para o outro, entre as folhagens do jardim de onde se divisa a cruz de uma igreja e o mar de telhas Brasilit da periferia.

Maria hoje vai trabalhar a pé. Mora a dez minutos do CEU. Seu novo plano é focar em terapia comunitária. A sala tem redes e almofadas. “Eu desacelerei”, diz, na rede. “Hoje ando devagar, falo e como devagar. Durmo bem, minha qualidade de vida deu um salto. Não tenho mais de acordar cedo por causa do trânsito, nem me preocupar com a hora de sair.



A cidade cresceu segundo a “lógica da desordem” e isolou os pobres. Hoje seus cidadãos pagam o preço

Caos. A prefeitura aposta nas operações urbanas para sanar as mazelas. Mas pouco sai do papel, como as obras antiinchenches

outras três em projeto. Há 1,7 bilhão de reais disponíveis para investir. Mas as melhorias não chegam. A cidade sofre o impacto da operação, mas não suas benesses. Caso da Operação Água Branca, que concedeu outorga onerosa a diversos empreendimentos. A prefeitura embolsou o dinheiro, mas não fez as obras antiinchenches.

Enquanto patina nos polos geradores de emprego, a cidade é generosa com os “polos geradores de tráfego”. Mais de 600 empreendimentos desses receberam aval desde 2005, muitos inaugurados sem entregar as contrapartidas exigidas. Até 2014, o entorno da Avenida Paulista terá quatro novos shoppings, que atrairão milhares de

carros à região. “É uma decisão política”, diz Grajew. “Prefeitos e vereadores determinam políticas públicas. E as campanhas são financiadas por empreiteiras, que só entopem a cidade de prédios e carros.” Daí a capital, segundo pesquisa feita em 221 cidades pela Mercer, amargar a 116ª posição no ranking de qualidade de vida.

Por suas escolhas, a cidade se expandiu, sua densidade caiu e com ela institucionalizou-se um padrão de crescimento desordenado e decisões equivocadas. Uma lógica de crescimento selvagem, nunca domesticado por políticas urbanísticas, que é difícil de romper. Pois mesmo quando a cidade teve a chance, usou-a de forma a isolar os pobres, caso dos conjuntos habitacionais erguidos pela ditadura nos anos 80 em locais distantes, sem polos de geração de emprego, transporte de massa sobre trilhos ou equipamentos urbanos.

Cidade Tiradentes é um triste exemplo. Bairro projetado a mais de 30 quilômetros do centro nos anos 1980, hoje seus 211,5 mil moradores têm à disposição meros 4,5 mil empregos, a relação mais baixa da cidade, o que os obriga a uma peregrinação diária de quatro, cinco horas por dia. Como Jesus. Resiliente, ele amacia a sua com música. Enquanto espera na estação, escreve letras de rap sobre as mazelas da cidade para o futuro álbum. Ele quer ser músico. Falta de saneamento, aperto no vagão, tudo vira poema. A última letra é sobre uma briga, uma batalha do indivíduo com o mundo. “Só no fim se vê que é a ida ao trabalho.” ●

OLGA VLAHOU

Qualidade de vida.

A despeito do susto dos colegas, Maria Selma trocou a região central pela zona leste



Nessa cidade, o trânsito vira uma bússola, a razão de tudo. Sem ele, estou mais feliz.”

A uma quadra dali fica a estação de trem de Guaianases, ao lado do terminal de ônibus. Nos trens, as pessoas caem para fora das portas, como insetos. Não cabem. Os ônibus cospem fumaça, seus motores rugem. Enquanto isso, em um terreno descampado ao lado, um feirão de automóveis anuncia promoções de carros populares em prestações, no exato lugar onde a Radial Leste começa e um enxame de carros parados buzina no contrafluxo. São 5 da tarde de uma segunda-feira na periferia da maior cidade do Hemisfério Sul. Maria Selma suspira, aliviada: “Não sei como aguentei dez anos”.