

Carros no Campus

uma análise crítica da gestão do espaço do campus da USP São Carlos

No texto que se segue, analisarei os impactos do automóvel no uso do espaço do Campus I da USP São Carlos.

Importante ressaltar que no mundo os automóveis privados, apesar de transportarem cerca de 20% dos passageiros, ocupam 60% das vias públicas, enquanto os ônibus que transportam 70% dos passageiros, ocupam 25% do espaço viário nas grandes cidades brasileiras segundo dados da CNT. (CNT, 2002)

Os automóveis além de causarem uma poluição do ar e do ambiente sonoro, causam uma excessiva impermeabilização do solo e um gasto de espaço tremendo. Espaço este que poderia ser utilizado para densificação de serviços e usos, ou espaço livre de qualidade para o usuário. O enfoque do trabalho é na realidade específica do Campus da USP, mas não deixa de ser um exemplo para compreender a realidade de vários espaços públicos do país.

1. O contexto

A implantação da USP em São Carlos começa no ano de 1948, com a criação da Escola de Engenharia de São Carlos (EESC). Efetivamente, as atividades tiveram início cinco anos depois, com a primeira aula proferida no dia 18 de abril de 1953, no prédio que hoje abriga o Centro de Divulgação Científica e Cultural (CDCC), no centro da cidade.

Não demorou muito e a sede da Escola ficou pequena. Assim, em 1956, a unidade foi transferida para uma área bem maior, onde se constituiu o campus universitário.

No novo espaço, as atividades da Escola de Engenharia vão se multiplicando e, como resultado de um transbordamento, o Campus passa a contar com outras unidades de ensino. Isso acontece no começo da década de 70, quando quatro departamentos da EESC deram origem a mais duas importantes unidades universitárias:

- o Instituto de Ciências Matemáticas de São Carlos (ICMSC), que surgiu da união dos Departamentos de Matemática e de Ciências de Computação

- e o Instituto de Física e Química de São Carlos (IFQSC), formado, então, pelo Departamento de Física e Ciência dos Materiais e pelo Departamento de Física e Química Molecular.

Mais tarde, em 1994, o IFQSC se divide, resultando na criação do Instituto de Física de São Carlos (IFSC) e do Instituto de Química de São Carlos (IQSC).

Já no ano de 1998, o ICMSC muda de nome e passa a ser chamado de Instituto de Ciências Matemáticas e de Computação (ICMC).

Hoje, essas quatro unidades de ensino - EESC, ICMC, IFSC e IQSC -, somadas à Coordenadora do Campus de São Carlos (CCSC), ao Centro de Informática de São Carlos (CISC), ao Centro de Divulgação Científica e Cultural (CDCC) e a outros órgãos/serviços, formam a USP-São Carlos.

Com o crescimento de sua estrutura ao longo dos anos, o campus universitário também ficou limitado. Em virtude disso, em 2001, teve início o processo de expansão para uma segunda área. Popularmente chamado de Campus 2 e com mais de 100 hectares, o local foi oficialmente inaugurado em 4 de novembro de 2005, ano em que passou a incorporar as atividades acadêmicas da Universidade na cidade.

2. O caso do Campus I da USP de São Carlos : dados e numeros

Do total da Área do Campus da USP de São Carlos (320.000 m²) 35 % é ocupada por edifícios com as instalações da Universidade, e 28% da área livre é ocupado pelo viário e estacionamentos. Ou seja, os carros ocupam uma área muito significativa do Campus, sendo equiparável a área voltada aos edifícios.

Total só para carros: 60120 m²

Total geral campus : 322107 m²

Total predios : 113106,81 m²

Total area livre : 209000 m²

Total area verde : 10203

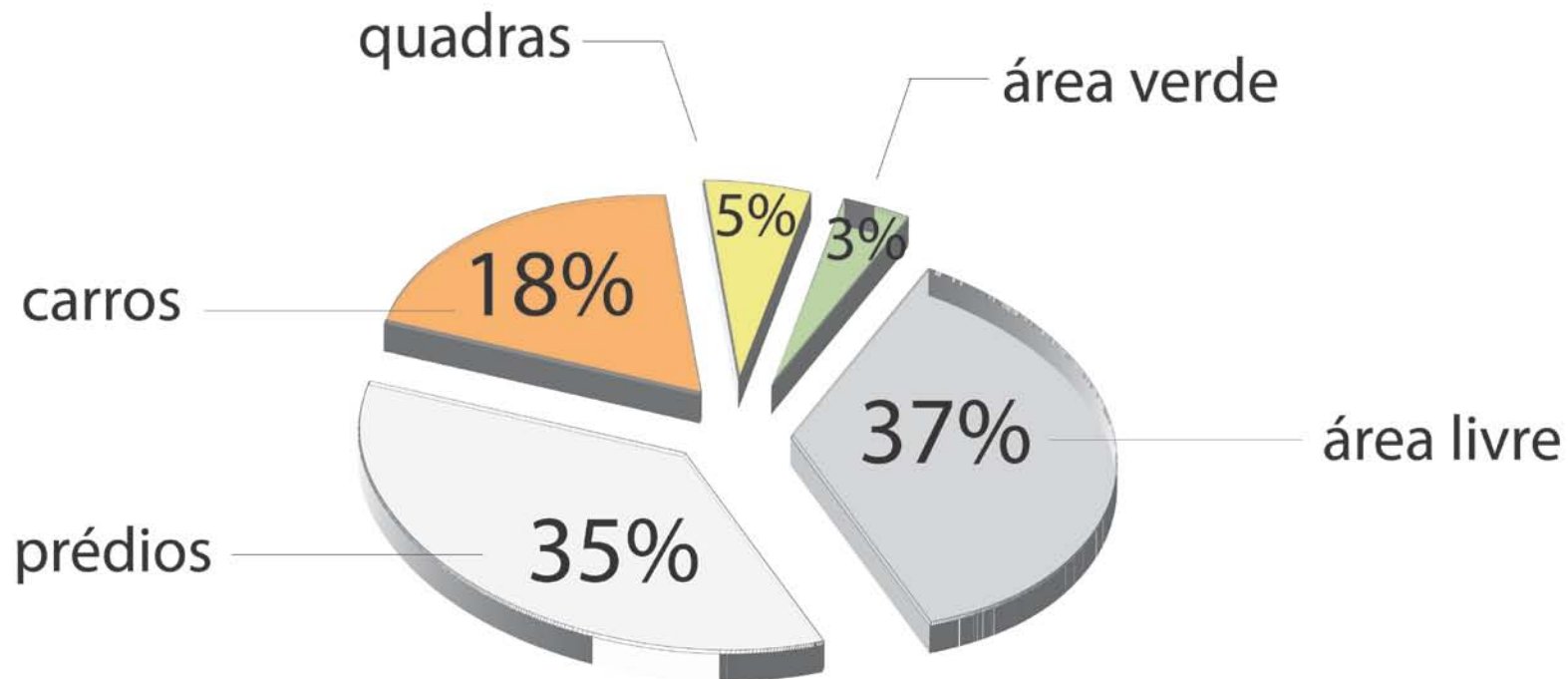
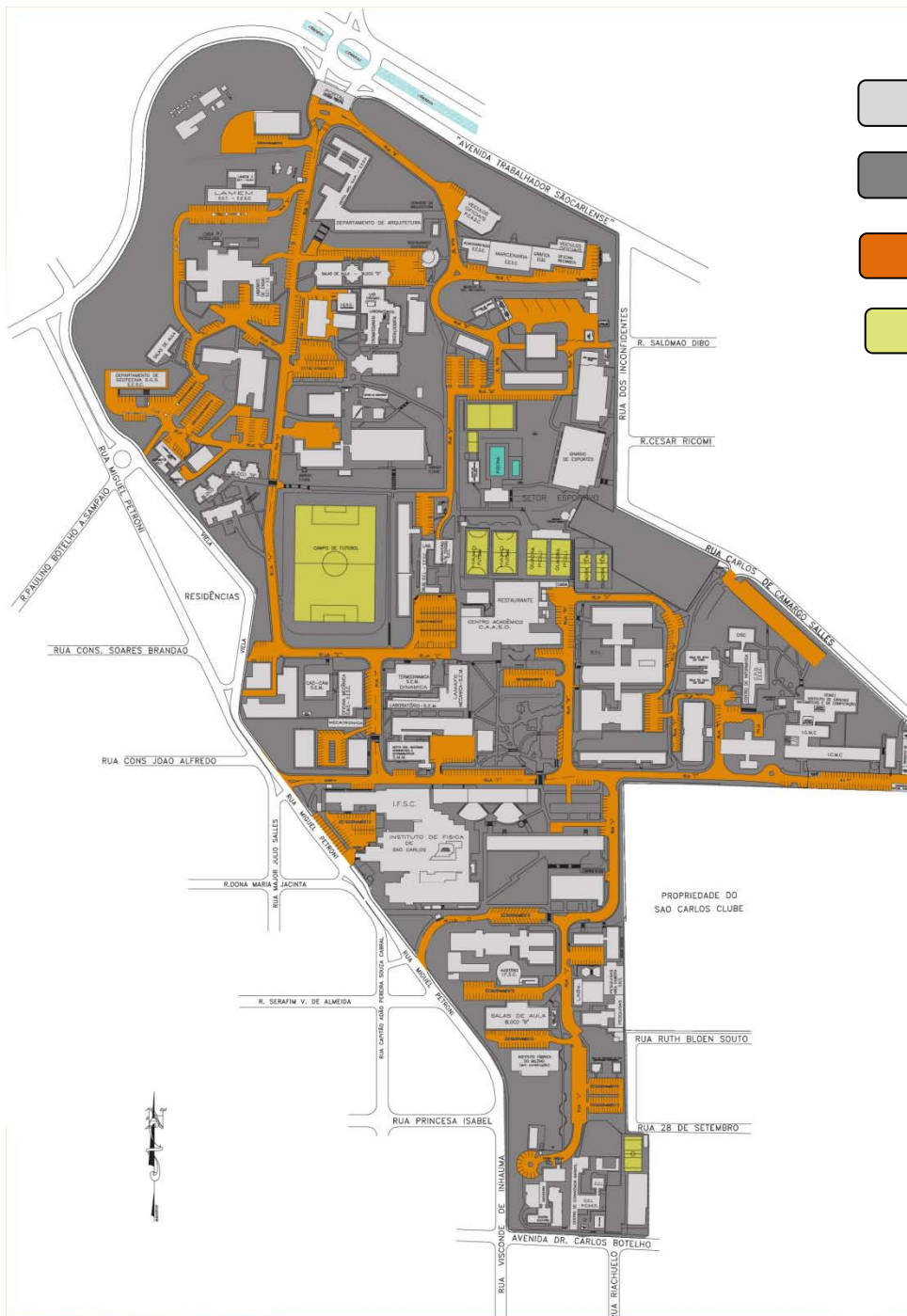


Gráfico produzido com base nos dados levantados na pesquisa de campo.

No Gráfico acima percebemos que no Campus há uma grande parcela da área voltada para os carro, entre circulação e estacionamento, 18% da área total do campus fica unica exclusivamente para este meio de transporte. Contra 35% da area para prédios e instalações físicas academicas, e somente 3% da area total é de área verde.

(esses dados foram tirados da Planta Auto Cad, fornecida pela Administração do Campus de São Carlos, pela Seção de Obras, e estão sujeitos a aproximações ou erros de calculo)

No Mapa abaixo podemos perceber a espacialização destes dados :



- Prédios
- Area Livre
- Circulacao e Estacionamento de automóveis
- Quadras poliesportivas

A questão que se coloca é quanto do espaço do Campus I não é indevidamente « desperdiçado » com o automóvel ?

Levanto a hipótese de que se o automóvel deixasse de ser uma prioridade na construção do espaço do campus, talvez pudessemos ter um campus melhor organizado, com mais qualidade ambiental e mais eficiente em termos de uso do espaço funcionalmente. No entanto para compreender porque o automóvel ocupa tanto espaço no Campus, devemos levar em conta que existe na política nacional de transportes uma clara e assumida priorização do automóvel.

Essa política tem se implantado no país por alguns motivos, a priori, pelo fato do automóvel ter revolucionado o espaço urbano e a mobilidade, apesar do alto custo social ao poluir, sugar recursos públicos de áreas essenciais e degradar a qualidade de vida de nossas cidades. Em segundo lugar pelo poder econômico que trás junto consigo, onde é eixo estruturador da política econômica, tanto para defender os preceitos desenvolvimentistas quanto constituir-se numa das importantes fontes de captação de recursos para o Governo através da tributação.

Romper com a priorização do automóvel e com todos os males que disso decorrem é uma luta de diversos movimentos pró-transporte coletivo,

Setores da sociedade começam a clamar por uma nova cultura de mobilidade que promova a apropriação eqüitativa do espaço e do tempo na circulação urbana, priorizando os modos de transporte coletivo, a pé e de bicicleta, em relação ao automóvel particular , que promova o reordenamento dos espaços e das atividades urbanas, de forma a reduzir as necessidades de deslocamento motorizado e seus custos , e construa espaços e tempos sociais onde se preserve, defenda e promova, nos projetos e políticas públicas voltadas ao transporte público e à circulação urbana e ao desenvolvimento urbano, a qualidade do ambiente natural e o patrimônio histórico, cultural e artístico das cidades e os bairros antigos.

O sonho de se conquistar a Mobilidade Sustentável no país começa desse clamor.

É neste sentido que este trabalho vem se afirmar, numa busca de compreender os malefícios do excesso de automóveis dentro do Campus da USP e de propor novas utopias : e se não tivessem mais carros no Campus ? Quanto sobraria de espaço ? Que tipo de qualidade ambiental teríamos ? Será que propor um campus universitário para os pedestres é plausível ?

3. Proposta de Mudança.

Pensar um campus sem automóveis, e um mundo com menos carros é uma utopia necessária. Precisamos fortalecer a consciencia das pessoas, e gerar mudanças mais qualitativas na cultura local.

Para mudar efetivamente um país não bastam as normas e leis, mas sim uma mudança cultural calcada na educação de um povo. Portanto para resolver a questão dos automóveis no campus, e do desperdício de espaço que podemos perceber. A primeira medida seria uma grande campanha de mobilização e educação para conscientizar as pessoas dos malefícios do carro.



Este é um exemplo de campanha promovida durante a « Jornada na cidade sem meu carro » promovida em 2004 pela prefeitura de Belo Horizonte.

A segunda medida, seria de limitar a entrada de veiculos no campus. O que liberaria por volta de 60.000 m2 de area.

Para possibilitar essa medida, proponho a construção de estacionamentos verticais (prédios-estacionamentos) que otimizam o uso de espaço para o estacionamento, e diminuem a área impermeabilizada do solo.

Cada estacionamento vertical poderia se localizar nas antigas entradas do campus.

Deveríamos estimular as pessoas a caminharem e a andarem de bicicleta, e melhorar então os espaços para os pedestres e a segurança das ciclovias. Outra medida interessante seria a disponibilização de « bicicletas publicas » dentro do Campus. No mesmo modelo de cidades como Paris ou Marseille, aonde o usuário pode alugar por um preço simbólico uma bicicleta, e pode devolve-la em outro posto/bicicletario da cidade. Medida que visa estimular o uso de transportes alternativos ao carro, e que causam menor impacto ambiental.



Foto dos Bicicletários Públicos em Paris

4. Conclusão

*« Sonho que se sonha só
É só um sonho que se sonha só
Mas sonho que se sonha junto é realidade »*

Raul Seixas

O número de veículos que circulam nas cidades brasileiras e o volume de tráfego rodoviário no Brasil têm aumentado continuamente, conduzindo à deterioração da qualidade de vida e da saúde dos habitantes (ruído, poluição atmosférica, invasão do espaço público, stress). Quase 40% das emissões de CO₂ produzidas pelo setor de transportes são originadas da utilização de automóveis particulares nas cidades.

Uma mudança para meios de transporte mais eficientes e mais “limpos” (andar a pé, de bicicleta, transportes públicos movidos a gás natural, etc.) reduziria o congestionamento do trânsito, a poluição do ar, os níveis de ruído e as doenças causadas pelo tráfego intenso.

Para alcançar melhorias na vida urbana é imprescindível o envolvimento de toda sociedade – grupos organizados, empresas, cidadãos e poder público - bem como uma mudança de atitude e de padrões de comportamento que visem a melhoria da mobilidade urbana de forma sustentável. O envolvimento ativo da sociedade irá motivar a implementação de medidas adaptadas à realidade local, gerando efeitos de longo alcance.

Nesse sentido a universidade tem um papel fundamental nesta transformação, e deveria buscar gerar dentro de seu próprio espaço uma nova forma de se relacionar com o mundo e com o automóvel. Políticas de conscientização e novas normas para o carro, diminuindo a prioridade

dada ao automóvel e buscando estimular o uso de outras formas de transporte é essencial para gerar um novo pensamento com relação ao transporte. Este tipo de medida está longe de ser uma utopia impossível, e existem diversos tipos de « saídas » para esta situação.

O importante a ser ressaltado, é que é possível mudar a relação com o carro, e que a universidade deve reconhecer seu papel, e buscar essas mudanças dentro da própria comunidade acadêmica. Através de novas normas de acesso, diminuindo ou impedindo a entrada de carros no campus, mas também através de campanhas de conscientização e medidas que estimulem o uso de meios de transporte alternativo.

Reconhecer nosso papel e gerar mudanças é possível, e necessário, e é exatamente isso que este trabalho busca afirmar.