

EDITORIAL

Apesar da crise...

Eng. Peter L. Alouche

Diretor técnico da Revista



É notório que o cenário atual do Brasil está numa fase de turbulência, tanto política quanto econômica. Há muito pessimismo pairando no ar em relação a novos projetos, alimentado em grande parte pelos dados divulgados na mídia em relação à inflação, ao desemprego e aos índices econômicos. Não compartilhamos totalmente desse pessimismo, certamente por militarmos no setor de transporte público que, a nosso ver, está em plena “marcha”, apesar da crise. Senão vejamos.

Quando a ANTP foi criada, há 38 anos, o Metrô de São Paulo estava nos seus primeiros anos de operação, iniciando a reconciliação do Brasil com o transporte público sobre trilhos. A ANTP começava a empreender sua luta, muito dura, quase heróica, diga-se de passagem, a favor do transporte público, para vencer uma mentalidade que na época idolatrava o automóvel como sendo o transporte ideal para as cidades. Los Angeles e Brasília são exemplos que comprovam essa postura.

A degradação das metrópoles brasileiras e sua ineficiência econômica, causadas pela poluição atmosférica, pelos congestionamentos monstros nas horas de pico, pelo alto nível de ruído, o número gigantesco de acidentes e a falta de transporte público eficiente, foi o sinal de alarme para que as populações das grandes cidades e consequentemente os administradores públicos e a classe política tomassem consciência de que este quadro suicida de apoio incondicional ao automóvel particular tinha que ser revertido.

O sucesso do Metrô de São Paulo teve reflexos no Brasil inteiro, na própria evolução da ANTP, na criação das companhias de trânsito – CET de São Paulo e de outras cidades brasileiras –, na melhoria e implantação de novos sistemas sobre trilhos no Brasil inteiro e, principalmente, no desenvolvimento de uma tecnologia metroferroviária nacional.



www.antp.org.br

Muitas cidades começaram a reivindicar também o seu metrô moderno, este nas suas outras diversas “denominações” como trem metropolitano, VLT ou monotrilho. Ônibus em corredores reservados – BRT – já falam em “metronização”, ou seja, buscar as qualidades operacionais de metrô. O custo era e, infelizmente, continua sendo o obstáculo para os grandes projetos necessários ao transporte público. E o metrô de fato é um modo que exige vultosos investimentos.

Vejamos em que pé estamos em relação ao transporte público nas cidades brasileiras, mais especificamente quanto ao sistema sobre trilhos, para avaliarmos se temos que entrar no naufrágio negativista que está tomando conta do Brasil ou se podemos navegar com otimismo em águas mais tranquilas.

Se a gente se ativer às duas maiores regiões metropolitanas, São Paulo tem atualmente dois importantes sistemas sobre trilhos integrados: a rede do Metrô, com 74,3 km de extensão, cinco linhas e 64 estações, que transporta 4,5 milhões de passageiros/dia e a rede da CPTM, com 260,7 km de extensão, seis linhas e 89 estações, que transporta 2,6 milhões de passageiros/dia. A Linha 4-Amarela do Metrô é uma das mais modernas do mundo, com tecnologia UTO (sem condutores), operada com excelência pela iniciativa privada. O Rio de Janeiro tem dois sistemas também integrados e operados pela iniciativa privada; o Metrô com duas linhas e 36 estações, transporta 780 mil passageiros/dia, e a Supervia, com 270 km e 102 estações, transporta 650 mil passageiros/dia.

Sem falar de projetos futuros: importantes linhas urbanas sobre trilhos estão em pleno desenvolvimento no Brasil inteiro. Em Fortaleza, as linhas Sul e Leste; em Salvador, L1 que vai a Pirajá e L2 que chega ao aeroporto; em Recife, a ampliação das linhas Sul e Centro; em Belo Horizonte, a L2; no Rio de Janeiro, a L4, que interliga a L1 à Barra; em São Paulo, a ampliação da L4 e da L5, que vai ligar Capão Redondo à linha da Paulista, e a L6 totalmente nova e subterrânea, cedida à iniciativa privada. Há também melhorias e ampliações que estão sendo feitas na CPTM e na Trensurb de Porto Alegre. Duas linhas de monotrilho estão em construção em São Paulo (L15 e L17) e duas em projeto (São Bernardo e Manaus). Por fim, projetos de VLT se espalham em muitas cidades brasileiras, novos ou melhorando linhas existentes. Alguns outros estão em projeto.

Talvez por tudo isso é que não vejamos a crise como sendo catastrófica para o transporte público sobre trilhos. É verdade que muitos projetos estão sofrendo uma reprogramação em seu cronograma, como em São Paulo na ampliação da Linha 4, na linha 5 e na implantação dos dois monotrilhos, estes também com alguns problemas

técnicos ainda não totalmente resolvidos. Os trens regionais foram postergados. A iniciativa privada está em parceria com o poder público, através de PPP, permitindo que os importantes investimentos necessários sejam viabilizados. No transporte público por ônibus, muitos BRT estão em construção em algumas cidades brasileiras, sem citar os corredores reservados. Cicloviás estão recebendo uma atenção particular, principalmente em São Paulo, o que sempre esteve nas diretrizes da ANTP.

Para concluir poderíamos dizer que o panorama do transporte público brasileiro apresenta, dentro das circunstâncias, um quadro até otimista. Há hoje uma consciência forte e que se generaliza da necessidade de garantir transporte eficiente e seguro para os cidadãos, exigindo das autoridades públicas e dos políticos projetos e ações concretas para que as grandes cidades possam ter uma melhor qualidade de vida. Todos entendem que o grande desafio dos próximos anos é a própria sustentabilidade das metrópoles, ambiental, econômica, financeira, técnica, cultural, política e institucional. O transporte público torna-se assim um elemento vital para essa sustentabilidade e é o grande desafio que teremos que enfrentar, com coragem e otimismo. Apesar da crise...



www.antp.org.br

Réplica e tréplica



Na edição de número 136 desta Revista fizemos publicar o artigo “Congestionamento no trânsito e financiamento da mobilidade – avaliação dos estudos no Brasil e das perspectivas metodológicas”, de autoria de Eduardo Alcântara de Vasconcellos, do Instituto Movimento, São Paulo. Dentre os três estudos avaliados pelo autor constava o trabalho conduzido pelo professor Marcos Cintra, da Fundação Getúlio Vargas de São Paulo, inicialmente publicado em 2008, na revista *Conjuntura Econômica*.

Em resposta às críticas feitas por Eduardo Vasconcellos, o professor Marcos Cintra encaminhou a esta Revista artigo onde intenta responder aos contra-argumentos apresentados pelo autor, ao mesmo tempo em que solicita que tal seja publicado “na mesma revista em que o autor do texto citado expôs seus comentários iniciais”.

Para finalizar por ora o debate, até para permitir espaço aos vários e inúmeros outros estudos a nós enviados sobre os mais variados temas da mobilidade urbana, decidimos publicar neste número tanto a resposta do professor Marcos Cintra, como a tréplica de Eduardo Vasconcellos. Evidente que nossa intenção não é de maneira alguma cessar o debate, que deverá prosseguir e prosperar em outros fóruns, dada a riqueza e a profundidade do tema. Ao mesmo tempo, estamos predispostos a voltar ao tema em edições futuras.

Editor