

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 12

Pensar a cidade que queremos para o futuro

Denise dos Santos Silva (*)

Ônibus e trens lotados, horas perdidas em filas e deslocamentos, passageiros amontoadas, aflitos para chegar ao trabalho ou em casa. Congestionamentos quilométricos e horas e horas desperdiçadas todos os dias. Nas primeiras horas do dia ou no final da tarde, as cenas se repetem, seja em grandes metrópoles ou qualquer cidade de grande ou médio porte do país. Não é preciso fazer uma reflexão muito profunda para ver o óbvio: o transporte público no Brasil está em colapso. E as vítimas, são os milhões de mulheres e homens trabalhadores que dependem dele e são obrigados a viver um pandemônio diário dentro dos coletivos.

O problema do transporte público no Brasil passa pelo modelo que foi implantado nas últimas décadas, pelos baixíssimos investimentos realizados pelo governo e pela lógica que rege o setor, voltado aos lucros das grandes empresas e não nas necessidades da grande maioria da população. Como se não bastasse, nos últimos anos, como forma de salvar a indústria automobilística da crise, o governo apostou nas isenções e subsídios, aliado ao crédito facilitado para compra de automóveis. A consequência é um crescimento rápido e desordenado da frota de veículos individuais, um trânsito travado e impactos sociais e econômicos provocados pelos acidentes de trânsito, cujos gastos ultrapassam R\$ 20 bilhões anuais.

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), há 13 anos circulavam no país cerca de 34,9 milhões de veículos. Hoje a situação é bem diferente. São 76 milhões de veículos automotores, dentre os quais 50,2 milhões correspondem a automóveis e 19,9 milhões a motocicletas. Houve, portanto, um incremento na ordem de 28,5 milhões, ou seja, um aumento superior a 138%. Em contrapartida, no mesmo período, a frota de ônibus teve um crescimento na ordem de 70%. Apesar do expressivo crescimento da frota de carros e motos, a capacidade física destes veículos é muito inferior se comparada com o transporte coletivo. Nos mesmos parâmetros, enquanto o automóvel transporta 381 pessoas, o ônibus comum transporta 9.334 pessoas e o metrô ou trem 20.800 pessoas. Mais do que números, essas informações mostram como os meios de transporte coletivos são a melhor saída para os problemas de mobilidade urbana no país.

É preciso compreender que o transporte público não está isolado da lógica urbana, sobretudo das grandes metrópoles, que concentram a maior parte da população do país. O crescimento urbano desordenado conduziu a uma configuração esparramada das cidades, com fragmentação dos serviços e segregação das pessoas de baixa renda, que são obrigadas a ocupar áreas de risco nas periferias, e a construção de extensas malhas para atender aos automóveis. Inevitavelmente, cidades maiores e com uma



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

maior quantidade de zonas segregadas necessitam de transporte público mais amplo e massificado para evitar a ocorrência de meios de transporte lotados e ineficientes para atender a população.

Uma reflexão breve e superficial mostra que a solução está além de melhorar o serviço prestado e diminuir o preço das passagens, é preciso democratizar os espaços das cidades, ampliando a mobilidade e descentralizando os investimentos em infraestrutura, que atualmente se encontram presentes majoritariamente nos espaços nobres e centrais das grandes metrópoles. Experiências bem sucedidas em países como Inglaterra, França e Alemanha, em termos de concepção de mobilidade urbana, são importantes na busca de soluções para as cidades brasileiras.

A melhor abordagem da mobilidade urbana não está em atitudes pontuais ou episódicas. É preciso sair da escala do semáforo, do viaduto, do talão de multa ou da placa de sinalização e superar o paradigma do automóvel. Os projetos e programas não podem ficar reféns de decisões políticas ou partidárias, mas terem sua continuidade garantida. A extensão e a gravidade do problema da mobilidade urbana requerem uma visão estratégica de longo prazo, priorizando, acima de tudo, a vida e o bem estar da população. Gestores públicos, sua equipe e a sociedade precisam, em conjunto, começar a pensar a cidade que queremos para o futuro.

() Denise dos Santos Silva é Analista de Projetos e Obras da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – São Paulo - SP*