

**Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 15**

Medidas para viabilizar o transporte público e descongestionar as cidades

Guilherme Fernando Teixeira Dantas (*)

As metrópoles brasileiros têm sofrido muito com congestionamentos que geram poluição, estresse e prejuízos à economia. Resende e Sousa, (2009) apontam que em 2008 que os prejuízos gerados pelos engarrafamentos para o município São Paulo são equivalentes a 10% de seu PIB. Esse cenário tende a piorar nas grandes cidades brasileiras, pois a frota de carros aumenta em uma velocidade muito maior que a capacidade dos municípios de se adequarem a demanda. A única alternativa restante é a promoção da migração da demanda pelo automóvel para outros modos que consigam transportar mais pessoas por metro quadrado economizando tempo e espaço. Isso só possível através da adesão em massa de usuários do carro ao transporte público. Convencer a população, no entanto, não é tarefa fácil. Porque alguém trocaria o automóvel pelo ônibus ou pelo metrô? Afinal, o automóvel proporciona muito mais conforto que qualquer outro modal, o usuário tem liberdade de formular sua própria rota e determinar seus próprios horários conforme sua necessidade e conveniência. O transporte público, por sua vez, só consegue ser competitivo em relação ao automóvel em dois aspectos: no custo, a partir do momento em o preço da passagem pesa menos no orçamento que o deslocamento de carro, e na eficiência, que Vasconcellos, (2007) define como a relação da organização das linhas e sua qualidade de operação, o que engloba a relação entre a frequência da linha e sua demanda e sua pontualidade. Deste modo, a partir do momento em que as linhas conquistarem a confiança da população através da pontualidade das partidas, cumprirem seu itinerário em uma média de tempo constante independentemente do trânsito e atenderem a demanda dos deslocamentos com conforto e segurança, o transporte público possuirá um desempenho superior ao privado nos momentos de saturação do trânsito.

Para que isso ocorra, no entanto, é preciso que as políticas públicas priorizem-no em relação ao transporte privado, como por exemplo priorizar a implantação de novos modais em relações às expansões de a exclusividade do trânsito de ônibus em determinadas faixas ou vias públicas, a restrição dos estacionamentos de veículos particulares em vias públicas.

Além de proporcionar um sistema de transportes eficaz é preciso conscientizar as pessoas a respeito do uso racional do espaço público, de como os veículos e pedestres se relacionam no trânsito e das consequências sócio-econômicas-ambientais do uso irracional do carro. Sem essa consciência corre-se o risco da desejada migração do transporte individual para o público ser ínfima, pois existe toda uma questão cultural por trás do automóvel. A indústria automobilística possui um *lobby* muito forte nos governos e investe a mais de um século fortunas em marketing associando seus produtos à conceitos que vão muito além da funcionalidade do veículo. As propagandas associam o carro ao poder, à ascensão social, ao status, à virilidade, liberdade, agregam personalidade ao veículo de modo que seu usuário ostente uma imagem impactante perante a sociedade ao dirigi-lo. Como as pessoas não compram

automóveis apenas para se deslocar, logo solucionar estritamente as questões relacionadas ao transporte público, tornando-o eficaz não é o suficiente para que este substitua o transporte individual.

O automóvel, entretanto, não deve ser tratado como vilão das cidades, mas deve haver uma devida conscientização sobre seu uso. As pessoas não devem utilizá-lo para se deslocarem para o trabalho, para as escolas ou para fazer pequenas compras, pois isso gera o caos no sistema viário. Por outro lado, o automóvel pode ser utilizado para outras finalidades como realizar compras de grande porte ou de itens, transportar pessoas com mobilidade comprometida, proporcionar lazer, realizar viagens, aventuras, etc. Em algumas cidades do mundo, como a metrópole de Atlanta, nos EUA, o carro particular foi incluído no sistema público de transportes através da integração intermodal com o trem e com o ônibus. Estações com grandes estacionamentos gratuitos durante o dia, mas pagos em caso de pernoite, promovem especialmente a integração dos subúrbios mais longínquos, onde o atendimento por ônibus é mais escasso. Essa medida ajudou bastante a redução do fluxo de automóveis no centro e congestionamentos nas auto-estradas. Vale ressaltar todavia que nas estações que possuem estacionamento próximas às principais centralidades de Atlanta, a integração com o automóvel é pequena. Assim, esses estacionamentos passaram a ser mais utilizados para atender a demanda do terceiro setor ao redor do que para fazer integração intermodal. Uma situação parecida com Atlanta ocorre espontaneamente em Belo Horizonte nos dias de jogos do Atlético no estádio Independência. Como estacionar no estádio e em seu entorno é difícil, e há uma linha de trem metropolitano próxima que atende a 3 shoppings centers, muitos torcedores estacionam seus veículos nos estacionamentos privados desses shoppings e terminam o trajeto para o estádio de trem. Esses exemplos evidenciam que o carro também pode e deve ser incorporado ao sistema de transporte público, desde que ocorra de forma estratégica, retirando-o dos centros e principais corredores. Deste modo, as pessoas que moram em bairros afastados, cuja a oferta de ônibus for baixa e usuários oriundos de outros municípios podem desfrutar dos benefícios do automóvel e do transporte público. É fundamental que o usuário do transporte público enxergue-o de forma global, de forma a compreender todo o sistema e relacionar-se com ele. Isso é necessário para que as pessoas consigam planejar seu deslocamento e confiem na sua organização e na eficácia operacional. O sistema tronco-alimentado, por exemplo, só consegue ser atrativo a partir do momento que o usuário compreende seu funcionamento. As pessoas desejam deslocar-se da maneira mais rápida e direta possível, mas esse tipo de sistema requer baldeação, o que significa esperar e enfrentar filas para embarcar em outro veículo, realizar deslocamentos a pé em estações e correr o risco de não conseguir realizar o resto da viagem sentado. O usuário precisa entender que todo esse transtorno é um efeito colateral de um sistema que visa ampliar as possibilidades de deslocamento do usuário otimizando o fluxo de veículos nas vias aumentando sua velocidade de deslocamento, proporcionando economia e aumento da qualidade de vida nas cidades, o que é algo impossível em um sistema de composto majoritariamente por linhas radiais. A partir dessa compreensão o cidadão poderá confrontar as vantagens e desvantagens do transporte público perante o transporte privado e fazer a sua escolha. A bicicleta é modo de transporte barato, que ocupa pouco espaço, não poluente e requer baixos investimentos em infra-estrutura para sua

circulação. Ao proporcionar condições seguras para sua circulação as bicicletas conseguem um desempenho bastante positivo para deslocamentos de baixa e média distâncias comparado ao automóvel em termos de custo e eficácia em relação aos transtornos enfrentados com retenções no trânsito. Além disso, a bicicleta pode ser integrada ao transporte público através de bicicletários anexos às estações de ônibus, vlts e trens, fazendo o papel de alimentação do sistema público de transportes.

Os deslocamentos a pé também devem ser valorizados e estimulados, através de uma estrutura urbana convidativa onde as calçadas sejam seguras, limpas e confortáveis, onde as vias sejam iluminadas e as travessias sejam seguras e bem sinalizadas. De acordo com Jacobs, (2000) estruturas voltadas para o aumento da velocidade do automóvel como auto-estradas, viadutos, passarelas, desvalorizam o entorno, desestimulam a circulação de pedestres e tornam o ambiente propício para ação da bandidagem, uma vez que se tornam lugares desertos e deteriorados. Neste caso, ao invés da promoção de um modelo rodoviário, os municípios poderiam desenvolver um modelo que democratize os espaços e estimule os cidadãos a andarem mais pelos bairros, a usufruírem mais das praças, parques, a se relacionarem mais com a cidade, com o comércio, etc.

Apesar de essencial, o investimento em infra-estrutura de transportes não é o bastante para resolver o problema dos congestionamentos. O planejamento de transportes precisa estar alinhado ao planejamento urbano. Assim como a indução de novos vetores de crescimento precisa ser alicerçada no investimento em mobilidade, a política de desenvolvimento urbano precisa contemplar mecanismos que possibilitem que as pessoas consigam morar com dignidade relativamente próximas às áreas onde há disponibilidade de empregos, de prestação de serviços e de lazer. O modelo de cidade que centraliza os serviços, segrega as camadas sociais mais ricas das pobres, gerando bairros dormitórios cada vez mais periféricos gera deslocamentos cada vez mais complexos, desgastantes, caros e demorados. A democratização dos espaços públicos e o desenvolvimento sócio-econômico-ambiental mais uniforme e racional dos municípios automaticamente ajudam a viabilizar a otimização do sistema de transportes. Por mais que existam soluções técnicas, por mais que entre os planejadores seja um consenso a necessidade de estimular modos mais eficazes, é preciso que a sociedade compreenda e deseje isso. Uma vez que o planejamento urbano e de transportes possui um caráter muito mais político do que técnico, é preciso levar à sociedade a discussão da mobilidade urbana e conscientizá-la sobre os modos de transporte e do uso dos espaços públicos para que ela reivindique políticas mais adequadas às necessidades da cidade. Caso contrário, as idéias permanecerão estagnadas, os impactos sócio-econômicos-ambientais do congestionamento continuarão travando o desenvolvimento do país e comprometendo a qualidade de vida das pessoas.

() Guilherme Fernando Teixeira Dantas é Arquiteto e Urbanista na Secretaria de Transportes e Obras Públicas de MG*

JACOBS, Jane. **Morte e Vida Nas Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes. 2000

RESENDE, Paulo de Tarso Vilela de; SOUSA, Paulo Renato de. **Mobilidade Urbana Nas**



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Grandes Cidades Brasileiras: Um Estudo Sobre Os Impactos Do Congestionamento.

In: Simpósio de Administração da Produção, Logística e Operações Internacionais – SIMPOI 2009. FGV, São Paulo. 2009. Anais... Disponível em: http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2009/artigos/E2009_T00138_PCN41516.pdf

(acesso em 28/08/2011) VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **A Dimensão Política da Integração: O Acesso ao Espaço.** *In:* **Integração nos Transportes Públicos.** São Paulo: ANTP, 2007. (Série Cadernos Técnicos. Volume 5.)