

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 7

O papel da classe média na prioridade do transporte público

José Geraldo Brunetti (*)

Após terminar a leitura dos textos propostos e ouvir os comentários e opiniões dos consultores, especialistas e agentes públicos que participaram das discussões fiquei com duas impressões. Primeiro de que foi possível aprender uma orientação geral e bastante útil para trabalharmos a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana. Há uma seqüência lógica de ações com pesquisas, consultas populares, diretrizes a serem seguidas, etc. Vai ser trabalhoso e exigirá dedicação e esforço, mas foi dado um bom farol no fim do túnel.

Depois, tão ou mais profícuo que o primeiro, foi a capacidade de fundamentar conceitos, possibilitar um olhar mais profundo sobre a mobilidade urbana, encontrar respostas e principalmente para um tema tão instigante, gerar questionamentos, inquietações e a certeza de que é preciso buscar muitas respostas. Nesse trabalho, não vou escrever diretamente sobre um dos muitos temas tratados, elencando os consensos apresentados. Não restam dúvidas que a indústria automotiva, implantado por Juscelino Kubitschek, possibilitou um modelo de prioridade do modo individual de transportes motorizado para os deslocamentos urbanos, a princípio em substituição à falta de investimentos do governo no transporte público. Agora, esse modelo esgotou-se e ainda não temos a resposta de como substituí-lo sem causarmos grandes transtornos.

É preciso tirar os carros das ruas. Diminuir as necessidades de deslocamentos. Melhorar o nível de serviço. Aumentar a oferta da capacidade oferecida e principalmente fazer o usuário do transporte individual motorizado aderir ao uso cotidiano do transporte público, principalmente o modal ônibus. Essa preocupação me fez associar a outros fenômenos da sociedade urbana contemporânea, relacionados à como a classe média faz uso dos serviços público e as conseqüências sobre a qualidade dos atendimentos.

Os motivos apontados para a fatalidade da situação atual da falta de mobilidade em muitas cidades brasileiras podem ter suas origens datadas historicamente no processo de urbanização do Brasil que segundo Plínio Asman, foi o país que mais se urbanizou no século XX. Essa urbanização acelerada não teve planejamento, separando geograficamente o espaço da produção do local da moradia, dos serviços, gerando uma cidade que exige deslocamentos para quase todas as finalidades da vida urbana.

Por outro lado, a repartição federativa dos recursos arrecadados não privilegiou os investimentos em transportes públicos pela esfera federal, deixando para as cidades a busca por soluções de transportes para uma população formada por migrantes pobres que iam morar nas periferias. A saída foi a privatização do transporte público, principalmente com as empresas de ônibus.

Ao segmento mais pobre da população que foi morar nos bairros afastados motivados pelo preço de terrenos ou aluguéis mais baratos, foi oferecido como única alternativa o serviço de ônibus. Boa parte também buscou moradia próxima às linhas de trens. Via de regra, a qualidade de vida desse segmento populacional é ruim. Acordam cedo e voltam para casa tarde, com perda preciosa de tempo. É comum gastar até quatro horas diárias para seus deslocamentos.

Do ponto de vista da composição social, a sua maioria tem pouca formação acadêmica, desinteresse em organização política e social e por conta de sua rotina, raramente participam de reuniões, debates, ações coletivas para lutarem de forma organizada pelas melhorias. Muitas vezes só sobra recorrer para programas de televisão denunciando suas mazelas e aproveitando a força da mídia para pedir melhorias.

Minha hipótese é de que enquanto essa situação se consolidava, a classe média que já podia comprar um carro - bem mais caro que agora - começou a usar o carro para suas viagens e provavelmente nem chegou a ser grandes usuários de transportes coletivos durante muito tempo. Além do nível de serviço ser ruim, a inclusão da mulher de classe média no mercado de trabalho, o ritmo da vida ter acelerado com a necessidade de realizar diversas atividades durante o dia, fez com que fosse impossível a perda de tempo e passou a exigir um modo de vida regrado pelo relógio.

Nesse contexto, para a classe média, o carro passou a ser ferramenta, instrumento de uso urbano sem o qual fica inviabilizada a vida moderna nas cidades. Levar filhos para escola, ir para o trabalho, fazer compras, ir ao dentista, pegar filhos, só para exemplificar o que no curso foi descrito como o uso desigual de apropriação do sistema viário. Para fazer tudo isso não dá para perder tempo se deslocando ao ponto, esperar pelo ônibus, etc. A classe média se viabilizou graças ao uso intensivo do carro.

Agora é preciso comparar o que aconteceu no Brasil com a qualidade da Saúde e da Educação nos últimos anos. Quando a classe média optou para pagar por esses serviços, houve um aumento do número e melhoria na qualidade de escolas, hospitais particulares e planos de saúde. Em consequência da saída dos sistemas de educação e saúde pública do principal bloco de pressão política, a população mais pobre e desorganizada para as lutas pelas melhorias, via piorar esses serviços dia-a-dia. Minha impressão é de que no transporte público possa haver um desdobramento em sentido contrário – a entrada paulatinamente da classe média no uso do sistema público de transportes vai levar a investimentos para sua melhoria.

No entanto essa mudança de hábito é muito difícil, mas é possível imaginar algumas saídas. Uma delas, algumas vezes apresentada durante o curso e defendida no Fórum de Discussão pelo mediador Marcos Bicalho, une a melhora da oferta de transportes públicos com ações que dificultem o uso do carro, como pedágio urbano, diminuição das áreas de estacionamentos, taxas de poluição ambiental, entre outros. A princípio, me parece a solução que traz resultados mais imediatos. No entanto acaba sendo uma forma de punição, não tem o consentimento ativo, a adesão natural das mudanças. É provável que quando a situação melhorar, ou tiver alguma forma de driblar as dificuldades, volta-se a usar o carro.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Minha procura por soluções precisam de mais tempo. No entanto, me valendo do conteúdo do curso tomo a liberdade de apresentar algumas idéias. Penso que já é possível usar a Telemática, aliada a planejamento e mudanças estruturais das vias, com a criação dos corredores de ônibus. Com isso é possível garantir a previsibilidade do uso dos ônibus, diminuir o tempo das viagens, fiscalização de horários, etc. Junto com a telemática é preciso garantir segurança, conforto nos pontos e durante as viagens, capilaridade das linhas alimentadoras que podem ser operadas por micro ônibus o vans, integração para diminuição do preço, etc.

Dessa forma é possível fazer um planejamento pessoal das viagens de ônibus, sem as demoras de esperas, a longa caminhada para chegar a um ponto de ônibus. A confiança nos serviços e a previsibilidade das viagens já é um grande avanço. Permite organizar e ter um tempo de viagem compatível com o do uso do carro. O preço menor do transporte público será capaz de suplantar a perda de conforto e autonomia que o uso do carro garante. Esse conjunto de melhorias fará o sistema de ônibus ser competitivo com o transporte individual motorizado, atraindo a classe média.

Essa quase utopia exige muito investimento em planejamento, projetos, educação para a mobilidade, obras, equipamentos, etc. O momento é propício. A falta de mobilidade trouxe o esgotamento do modelo que o uso intensivo do carro propunha. Perde-se muito tempo nos congestionamentos, se gasta muito com estacionamentos, há muito stress, a consciência ecológica faz repensar o uso do carro e das motos. E quem mais sofre com a falência desse modelo de deslocamento é a classe média.

Talvez agora os técnicos e estudiosos do assunto tenham a oportunidade de dar direção às ações dos governos, mas além dos estudos de engenharia, urbanismo, economia, penso que estudos sociológicos, antropológicos, comportamental deverão ser realizados para fazer a classe média adotar mais atitudes favoráveis ao uso dos transportes públicos, dos ônibus, bicicletas e como acontece com a ecologia, reorganizar a vida para poder rejeitar os deslocamentos desnecessários.

() José Geraldo Brunetti, Formado em Ciências Sociais e especializado em Comunicação Pública. Assessor Mobilidade Urbana da Sec. de Trans. e Mobilidade Urbana da cidade de Poá (SP)*