

EDITORIAL

Espaço viário finito requer uso inteligente e sensato*

Ailton Brasiliense Pires
Presidente da ANTP

Luiz Carlos Mantovani Néspoli
Superintendente da ANTP



“A cidade que quiser resolver o problema da locomoção de seus habitantes com automóveis, ampliará cada vez mais as áreas centrais de circulação e estacionamento, até o extremo em que não existirão mais os edifícios; aí, deixará de existir também a cidade.” (Eng. Camp Oakley, década de 1960, na Associação Comercial de São Paulo)

A primeira e necessária compreensão do problema do congestionamento contém a ideia de que a malha viária urbana é finita. Sem essa convicção, qualquer outra discussão restará fruto de devaneio.

Da forma como as cidades brasileiras se estruturaram ao longo de muitas décadas, com a correspondente inversão de vultosos recursos públicos dedicados à circulação de automóveis, esgotaram-se as possibilidades da expansão viária. A configuração do viário é essa que está aí. Nem construir novas vias e nem alargar as que já existem são hoje medidas econômica e politicamente recomendáveis. O espaço é esse e ponto!

Se fosse possível, certamente já se teria feito tal expansão, pressionados pelo problema agudo do congestionamento nos dias atuais, como ao longo de décadas aconteceu, e, nessa hipótese remota, chegaríamos hoje à inaudita situação de termos ruas num lugar e a “cidade” em outro, delas bem distante.

É a partir do espaço que existe, e não de outro - digamos onírico -, é que devemos pensar em como fazer com que a cidade “ande”. O desafio é definir como usá-lo de maneira mais inteligente e sensata, deixando claro de saída **quem** o consome e **quanto** dele se consome.

* As ideias constantes no presente artigo foram apresentadas de maneira sucinta pelo presidente da ANTP, Ailton Brasiliense Pires, em seu discurso na cerimônia de encerramento do 19º Congresso Brasileiro de Transportes e Trânsito, em Brasília.



www.antp.org.br

Este tópico, consumo do espaço viário urbano faz parte do conteúdo do Curso de Gestão da Mobilidade Urbana da ANTP, dentre outros temas que nele são abordados, e que procura levar aos gestores públicos esse e outros entendimentos e suscitar reflexões.

Segundo estudos do IPEA/ANTP, que analisaram o impacto do congestionamento no custo do transporte coletivo, tomando por base dez cidades brasileiras (Belo Horizonte, Brasília, Campinas, Curitiba, João Pessoa, Juiz de Fora, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo), os automóveis consumiam, fisicamente, em 1998, 90% do espaço viário em Brasília (o maior dos valores) e 70% em Porto Alegre (o menor dos valores). Em São Paulo, este consumo era, à época, de 88%.

Este mesmo estudo considerou o consumo de espaço viário urbano por pessoa transportada, concluindo que os automóveis consumiam 7 vezes mais espaços (Campinas) a até 28 vezes mais (Rio de Janeiro). Estudos apontam ainda que no horário de pico em São Paulo não existem mais do que 700 mil carros em circulação. E isso basta para o pandemônio que as rádios anunciam todos os dias.

É importante observar que o espaço viário também é consumido pelos automóveis não apenas em movimento, mas como estacionamento que, na grande maioria das situações, é gratuito.

Se considerarmos o volume de pessoas que “fluem” pela via, observamos que por uma faixa de tráfego de uma via coletora ou arterial de uma cidade passam cerca de 1.500 a 1.800 pessoas por hora e por sentido dentro dos automóveis. Nesta mesma faixa, por ônibus, passariam 12 mil pessoas. Com infraestrutura adequada e sistemas mais modernos de controle de tráfego (BRT), por ela passariam de 20 mil a 30 mil pessoas no mesmo período.

Dados organizados pelo Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP, em 2012, demonstram que o investimento público para infraestrutura de transporte individual foi quatro vezes maior que os destinados para transporte coletivo. Suprimida a infraestrutura dos sistemas metro-ferroviários, esta proporção é mais elevada ainda.

Esses dados obtidos de estudos técnicos demonstram historicamente que a sociedade preferiu destinar grande parte dos seus recursos para a circulação de automóveis, mesmo contrariando a lógica de consumo per capita do viário, no que poderíamos chamar de uma “privatização do espaço público”.

Com a expansão da frota de automóveis, esta realidade se alterou profundamente também em cidades de médio porte, com congestionamentos diários nos horários de pico. Como já dito logo no início, o espaço viário é finito e, por conseguinte o congestionamento vai gerar filas (lentidão de tráfego) cada vez maiores.

A prioridade ao transporte coletivo, um dos princípios da Lei da Mobilidade Urbana, visa a corrigir exatamente esta distorção histórica, **retomando** para os ônibus um espaço que lhes é evidente, por critérios físicos e matemáticos (e por que não dizer **democráticos**), e dando aos passageiros de ônibus o que lhes é socialmente de direito – a equidade do uso do espaço viário.

A retomada do espaço viário por meio da sua segregação (faixas exclusivas) vai assim subtrair necessariamente daquele destinado aos automóveis. Se não houver uma transferência de uso, o que equivale dizer, se uma parcela dos usuários de automóveis não optar pelo uso do ônibus, certamente as filas de congestionamentos irão aumentar.

Para tanto, é importante agregar às medidas de prioridade na via, que por si só já produzem uma consequência extremamente benéfica para seus usuários – que é a redução dos tempos de viagens –, também outras que acrescentem qualidade ao serviço prestado e possam tornar o transporte por ônibus competitivo. Há vários atributos observados pelos usuários, sendo uns mais valorizados que outros, dentre os quais são mais relevantes:

- as **condições de acesso ao sistema** (calçadas, pontos de parada, estações);
- o **intervalo entre os ônibus** (tempo de espera mínimo e o **conhecimento** dessa informação);
- a **regularidade dos serviços** (intervalos variando dentro de um padrão mínimo e conhecido);
- a **confiabilidade dos tempos de viagem** (saber quanto tempo leva a viagem com padrões bem definidos); e
- a **lotação** (medido em número de passageiros em pé por metro quadrado).

Se desejarmos que uma parte dos usuários dos automóveis migre para o sistema ônibus (ou outros modos de transporte coletivo) é imperativo que esses atributos de qualidade sejam oferecidos, bem como que exista um plano de metas para alcançá-los.

É bom ressaltar que, assim como dar prioridade aos ônibus na via é uma medida de fácil implantação técnica e de baixo custo (apenas sinalização de trânsito), outras medidas como itinerários melhores definidos, pontos de parada mais dignos e informações aos usuários, também não são difíceis de alcançar. Naturalmente que para se garantir regularidade e confiabilidade ao sistema é indispensável a existência de sistemas tecnológicos de gestão e controle, não só no âmbito das empresas operadoras, como também para os órgãos públicos concedentes dos serviços.

Em seguida à segregação dos espaços viários para os ônibus, medida que dá maior eficiência ao sistema de transporte, economizando custos, é



www.antp.org.br

recomendável em curto prazo que estes recursos liberados possam ser reaplicados no sistema, aumentando-se a frequência operacional e, com isso, gerando capacidade adicional para suportar a esperada e necessária migração dos usuários de automóvel, além de propiciar maior conforto, tornando o sistema ainda mais atraente. Esta espiral ascendente tem de ser capaz de progressivamente, e até um ponto de equilíbrio, mudar a divisão modal da demanda, que hoje é de 55% para o transporte coletivo e 45% para o transporte individual para, respectivamente, 70% e 30%.

Ressalta-se, ainda, que com uma nova divisão modal, francamente favorável ao Transporte Coletivo, com uma rede de transporte com mais possibilidades de uso (mais pontos de integração entre linhas), e uma maior velocidade média dos ônibus, haverá uma substancial redução de externalidades negativas como a poluição ambiental (gases de efeito local e estufa) e redução do número de mortes no trânsito e devido à saúde. Relatório recente da **Agência Internacional de Energia** (A Tale of Renewed Cities) cita que o transporte é atualmente responsável por metade do consumo mundial de petróleo e quase 20% do consumo mundial de energia, dos quais aproximadamente 40% são utilizados no transporte urbano individual. O consumo de energia pelo transporte, segundo a AIE, cresceu 30% na última década e as emissões de gases do efeito estufa subiram quase dois bilhões de toneladas de CO₂ equivalente por ano desde 2000.

É notório que o uso do transporte público resulta em redução do consumo de gás carbônico per capita e do consumo de energia. Isso sem contar a redução dos congestionamentos aliada ao uso mais eficiente do espaço, como já citado. Hoje trânsito tornou-se um problema de saúde pública, e não mais, apenas, pelos acidentes que causa. Tanto que já é voz corrente a tese de que transportes públicos produzem bem-estar à população.

Uma nova matriz de divisão modal trará benefícios que irão além dos efeitos benéficos imediatos para os usuários de Transporte Coletivo, como as questões ambiental e de saúde pública. A redução da frota de automóveis em circulação, resultado da migração dos seus ocupantes para os ônibus, propiciará redução no consumo de gasolina, que por sua vez vai reduzir gastos governamentais com importação desse combustível, economia que poderá ser destinada à melhoria do transporte coletivo, que se tornará mais atraente, reduzindo mais os automóveis, o que implicará na redução de mais gasolina..., num ciclo sem dúvida virtuoso.

Finalmente, no longo prazo, é fundamental um novo ordenamento no uso e ocupação do espaço urbano, que aproxime moradias de empregos e que possibilite cidades mais compactas. Estamos falando de um Plano Diretor orientado para o transporte coletivo, que contemple corredores de transporte estruturais, com maior adensamento populacional e áreas de uso misto à sua margem.