

Maniqueísmos e paradoxos das políticas dos transportes urbanos

João Alberto Manaus Corrêa

Eng., Msc.

E-mail: manaus@herjacktech.com.br

BATENDO NA MESMA TECLA

Ando muito preocupado com unanimidades nas teses e ações referidas à política de transportes urbanos e a ausência de contraditórios para questionar se as soluções não deveriam ter uma visão mais abrangente e mais voltada para a eficiência urbana como um todo, *principalmente quando tratamos do sistema viário dedicado ao tráfego geral, em que a prioridade ao transporte público (TP) tem imposto custos adicionais a mais de 99% da frota.*

O caso das experiências recentes de São Paulo, com crescentes penalizações sobre frota não dedicada ao transporte público (autos, motos, veículos de carga), reduzindo espaço viário, reduzindo velocidade máxima nas vias, nos levou a questionar se estas decisões não estão indo na direção contrária ao que sempre pretendemos ao estudar a implantação de corredores de ônibus, ciclovias e ciclo faixas/vias e mesmo a diminuição das acidentalidades nas vias.

Exemplifico perguntando quantas vezes tomamos conhecimento de:

- Soluções para expandir ou aumentar a eficiência do viário para acomodar carros e a frota motorizada com um todo?
- Alguma tese acadêmica que não fosse para estigmatizar o automóvel: culpá-lo pelo aquecimento global e poluição entre outras mazes? Considerá-lo algo maligno e um privilégio das elites usado em detrimento dos menos privilegiados?
- Alguma tese ou notícia sobre transporte público ou bicicletas que não fosse para atribuir a eles o papel de pedra de toque na humanização de nossas cidades?



www.antp.org.br

- Alguma ação eficaz e potente do Estado no sentido de deter o sonho das famílias, principalmente de renda mais baixa, de ter e usar um veículo e as vantagens de *status* e qualidade de vida que ele traz?
- Alguma política/estudo de contenção de frota ou preparo da cidade para a frota de motos e seu explosivo crescimento, em parte motivado pelas restrições impostas aos outros veículos?

Pois é, o discurso contra o automóvel e a favor do transporte público tem frequentado os congressos e publicações desde priscas eras (falo eras e não anos, pois perdi a conta deles). Com resultados pífios até pouco tempo, configurando um autêntico muro em ponta de faca ou um enxugamento de gelo quando se trata de aferir o deslocamento do modo individual para o público.

De tanto insistir na tese, imaginei que os ganhos recentes deste modal público viessem finalmente como uma alvíssara para os neurônios fartos da mesma e repetitiva tese, sempre com o mesmo diagnóstico: “transporte individual é a morte da cidade”; “na falta de recursos, prioridade total ao transporte público”; “estamos matando as cidades e o planeta”.

Mas a frota desses objetos malvados e suas miniaturas (motos) continua a crescer e pousar nas cidades em uma proliferação não controlada, diminuindo a importância dos ganhos e levando os gestores de transporte a decisões extremas como o estreitamento das artérias por onde circulam, confiscando até 50% ou às vezes mais do espaço viário (sem considerarmos as reservas para bicicletas) para uma frota que não representa nem meio por cento da frota total. Em suma, tentando aumentar o custo generalizado de viagem para o resto da frota ou mais de 99% dela.

Afinal, quando estamos falando de uso do sistema viário existente, a tese preponderante é a de que valem as viagens e não a frota. Aproximadamente 55% das viagens em São Paulo são de transporte público. Oponho-me a esta unanimidade afirmando que o direito sobre a via deve levar em conta o resto da frota e suas viagens, inclusive porque as motos estão contribuindo para o aumento do número de viagens dos demais veículos.

Consultando a Pesquisa Origem e Destino – OD de 2007, a Pesquisa Mobilidade 2012 e os dados de frota e viagens da SPTrans e do Denatran, com olhar menos polarizado pela unanimidade, fiquei surpreso por saber que não estou tão a descoberto nas minhas preocupações.

ESTRATÉGIA DA FACILIDADE OU PENALIZAÇÃO

A estratégia pavloviana de educação pela penalização pode até surtir efeito. O problema é que não se sabe em que prazo e a que custo. O politicamente correto nestes casos, seguramente, a curto e médio prazo, é ambientalmente danoso (aumento de emissões) e economicamente desastroso (perda de tempo no trânsito para o resto da frota de mais de 99%). Apesar de podermos relativizar estes dados falando de frota circulante, não há como negar o peso do argumento.

Ora, dirão os politicamente corretos, estamos defendendo qualidade de vida! Aí eu pergunto: o que é isto? O que queremos para nossa cidade? O benefício compensa o custo? Quem decide isto? O governo de plantão com as pesquisas de opinião e a mídia engajada? O cidadão e o transportador que almejam possuir o seu veículo e ganhar sua liberdade de deslocamento?

Os ambientalistas martelam o tema da sustentabilidade que, no fundo, traz sempre a mensagem: “Somos culpados pela decadência ambiental do planeta e pelo esgotamento de nossas reservas (acho que Maltus reviveu) e vamos preservar (sustentar) para as gerações futuras”. Vamos ler diferente e dizer: “paguem agora para eventualmente não ver a catástrofe acadêmica anunciada”. Somos pecadores e vamos arder no fogo eterno por não confiar que as futuras gerações (presumivelmente de pessoas menos inteligentes e passivas) saberão lidar com o tema melhor que nós. O que surpreende é que, apesar do inferno anunciado, a expectativa de vida da população urbana (e outros indicadores sociais) continua melhorando.

PROPOSTAS E PROBLEMAS?

E aí, o que fazer? Penso que para ser efetivo no traçado de políticas concretas, é preciso estar atento aos anseios da população motorizada e dos agentes logísticos (carga) que tentam se deslocar segundo desejos que podem ser enunciados em poucas regras de decisão individual: *minimizar a necessidade de se deslocar; reduzir a distância de deslocamento; reduzir os tempos de viagem porta a porta; gozar da liberdade de ir e vir com conforto sem estar cativo de sistemas de funcionamento questionável.*

O surgimento de aplicativos como o Wase, disponibilizando informações de otimização de rotas, está tendendo a alterar a equação em favor do transporte individual, em detrimento do coletivo.

A crescente penalização imposta ao resto da frota, sem entender estas questões, só tende a aumentar custos para todos e, pior, incen-

tivar a frota de motos para a parcela da população capaz de usá-las, diminuindo a atração do TP, mesmo que subsidiado.

Mais do que estimular o uso do TP, estamos injetando incentivos ao uso de motos que, com seus escapamentos nada limpos, estão em vertiginoso crescimento, pois atendem melhor as regras decisórias individuais, inclusive para carga.

Eureka, dizem os urbanistas, vamos diminuir o movimento pendular, vamos adensar em volta das estações de TP, gerar empregos na periferia e vamos dificultar para as motos e para o resto da frota.

Lindo, não fosse o pequeno problema da transição e seu custo. A mobilidade é aqui e agora.

TESES E MANTRAS EM QUE SEMPRE ACREDITAMOS

De todas as teses pacíficas e politicamente corretas em nosso meio, as que mais me chocaram pelas contradições práticas foram:

- *O transporte público deve atender a todos e prioritariamente os de baixa renda e deve ser subsidiado ou grátis, pois é dever do Estado.* Além do impacto no orçamento e prejuízo às demais prioridades sociais, isto que é considerado politicamente correto acaba incentivando a expansão da fronteira urbana e o movimento pendular, pois morar longe significa terreno mais barato, vale transporte e outros subsídios, além de maior acessibilidade com baixo custo a empregos cada vez mais distantes. Há que considerar que, ao levar para o viário ideologias de equilíbrio ou justiça social, podemos estar gerando um efeito bumerangue de encarecimento da cidade, inclusive para os que presumimos beneficiados pelo TP.
- *O transporte público de qualidade, com grande cobertura urbana, com estações próximas das residências e empregos, vai levar nossas cidades ao patamar paradisíaco das cidades top de linha.* Para nós, “transporteiros”, o encanto da tese sempre foi indiscutível. Olhando de forma mais holística para nossas cidades e analisando o que se conseguiu de fato nos últimos digamos 50 anos, trombamos com ácida realidade nos mostrando que:
 - A cidade não é só transporte público ou transporte público não é tudo.
 - A mobilidade tem que estar a serviço da eficiência urbana (econômica, social e ambiental) como um todo e não a serviço de políticas desequilibradas e excludentes embora “politicamente corretas”.



www.antp.org.br

- Por mais antipáticos e estigmatizados, os demais veículos motorizados da frota urbana (mais de 99%) cuja propriedade e uso estão em alta exatamente nas famílias com renda mais baixa, devem merecer mais atenção e investimentos. Não só em nome da qualidade de vida de seus usuários como também para não comprometer a eficiência urbana e o meio ambiente, gerando conta a ser paga até pelos usuários do transporte público.

CONCLUSÃO

Seja pela solução mais aderente às regras de decisão individual de viagem, seja pelo vantajoso custo generalizado do uso, não se está obtendo resultado significativo em termos de redução do modal individual (automóvel, veículo de carga urbana e moto) nas nossas capitais.

Se a questão é de eficiência urbana, o uso do sistema viário em cenário de aumento da taxa de motorização não pode introduzir custos tais para a cidade que acabe onerando a quem queremos beneficiar.

Se soluções segregadas são inviáveis e a disputa pelo recurso viário é inevitável, os nossos modelos e nossas decisões não podem excluir, por motivos ideológicos, ativistas ou humanitários, a maioria esmagadora da frota e ignorar as preferências e tendências das decisões individuais.

A explosão da frota de motos e seus conflitos com os demais modais estão sendo praticamente ignorados em nossa literatura técnica assim como a abordagem integrada de trânsito e transporte, exceção feita a alguns corredores segregados onde a área de impacto pela redução dos cruzamentos impõe esta consideração.

No caso de São Paulo, já é visível a resposta das dificuldades para o deslocamento individual: se antes era a viagem a pé, agora é a moto. Temos que investir mais em tecnologia de gestão e otimização de tráfego geral (a CET de São Paulo já foi mais inovadora).

Ciclovias e redução de velocidades nas troncais e expressas em São Paulo são mais um exemplo de decisões de penalizar a mobilidade sem preocupação com eficiência urbana.

Vamos parar de usar como paradigmas as experiências e teses de cidades que nada têm com as nossas ao invés de ver e reconhecer que temos uma história e uma realidade que deve ser pensada e aprendida usando ao máximo o que a nossa sociedade civil e técnica vem vivenciando com seus sucessos e fracassos.



www.antp.org.br

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTP. Associação Nacional de Transportes Públicos; PMSP. Prefeitura do Município de São Paulo. Premissas para um Plano de Mobilidade Urbana. São Paulo: ANTP, PMSP, 2012.
- BRASIL. Ministério das Cidades. Manual de BRT. Brasília: Ministério das Cidades, 2008.
- CIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ. Pesquisa de Mobilidade na RMSP. São Paulo: Metrô, 2012.
- _____. Pesquisa Origem e Destino – OD 2007. São Paulo: Metrô, 2008.
- DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. Dados de frota. Brasília: Denatran, 2014.
- HOLDEN, David J. Wardrop's third principle. Urban traffic congestion and traffic policy. *Journal of Transport Economics and Policy*, vol. 23, n. 3. Londres, set. 1989.
- SPTRANS. São Paulo Transporte. Dados de frota e viagens. São Paulo: SPTrans, 2013.