



Porque o fretamento deve ser apoiado

Os dados mostrados nos itens anteriores revelam que o transporte por fretamento tem muitas vantagens para a sociedade e para seus usuários. Então porque ele é tão criticado pelas autoridades governamentais? Esta é a principal questão que precisa ser esclarecida, para que se possa organizar uma estratégia de defesa destes serviços e um plano de comunicação social correspondente.

Do ponto de vista do uso do espaço público e dos seus possíveis impactos negativos, o que interessa é analisar se estes argumentos procedem.

O principal argumento que tenta limitar o uso do transporte por fretamento é que os veículos estacionam de forma irregular ou errônea, prejudicando o trânsito. Isto de fato ocorre com frequência, quando não há uma disciplina adequada. Decorre desta crítica a proposta de restringir a circulação dos ônibus de fretamento também nos corredores principais, mesmo nas faixas exclusivas de ônibus.

O argumento sobre estacionamento caótico é o único que faz algum sentido e sobre o qual o setor precisa se preocupar de forma objetiva. Se a operação dos ônibus de fretamento não tiver um grau mínimo de disciplina na parada ou no estacionamento, o prejuízo causado ao trânsito pode ser elevado e precisa ser controlado. Neste caso não há como escapar do fato de que a operação dos ônibus de fretamento pode estar gerando impactos negativos para a sociedade devendo, portanto, ser limitada ou reacomodada de alguma forma.

De modo geral, a avaliação da sociedade e do governo é cercada por preconceitos que dificultam a construção de um acordo. O preconceito inicial está ligado ao longo processo de construção do desprestígio do ônibus no Brasil, associado ao seu uso por grupos sociais de renda mais baixa – esta forma de preconceito, com outras conotações, ocorre com o uso de caminhões. O segundo preconceito está ligado à idéia de que os ônibus de fretamento vêm de outras cidades e atrapalham "o nosso trânsito". O terceiro preconceito está ligado à ideologia do automóvel, como sendo um veículo usado por pessoas que se sentem em posição "superior" em relação ao restante da população. Disto resulta o posicionamento que vê o uso do ônibus como algo que prejudica estas pessoas no seu deslocamento e que, portanto, devem ser proibidos de circular ou estacionar.

O argumento sobre o prejuízo ao transporte público regular se baseia no fato de que o transporte regular é o que deveria servir os usuários dentro do território de sua abrangência. Daí resulta a decisão de que os ônibus de fretamento, uma vez entrando na área da cidade de São Paulo, devem deixar seus passageiros em terminais localizados em vários pontos, onde seus usuários entrarão no metrô ou nos trens da CPTM, para se dirigirem aos seus destinos finais. Isto impõe ao usuário o desconforto de realizar a troca de meios de transporte, sendo que fatalmente as condições no segundo meio serão piores dos que existiam no primeiro meio – o ônibus de fretamento.

O argumento sobre o prejuízo ao trânsito nos corredores de ônibus se baseia no fato de que os ônibus de fretamento aumentarão o fluxo de veículos nas faixas exclusivas, prejudicando o trânsito dentro delas. Este argumento torna-se insustentável frente à permissão de que os táxis usem os corredores de ônibus. Usando os cálculos feitos no item sobre o uso do espaço viário é fácil concluir que os táxis usam muito mais espaço que os ônibus de fretamento, pois transportam de um a dois passageiros enquanto cada ônibus de fretamento transporta entre 40 e 50 passageiros. No caso da circulação em grandes avenidas o mesmo raciocínio se aplica quando se compara o uso do espaço causado por um ônibus de fretamento com o uso do espaço de 40 carros que vieram da mesma origem que o ônibus de fretamento – por exemplo, Campinas – e que, no entanto, têm permissão para usar as avenidas de São Paulo nas quais os ônibus não podem passar (*figura abaixo*).

Este exemplo mostra claramente que este argumento é baseado em um preconceito contra o uso dos ônibus: um ônibus de fretamento que vem de Campinas e que ocupa 54 m² não pode entrar na cidade, mas os 40 automóveis que chegaram de Campinas no mesmo horário, na mesma rota, e que ocupam 1.200 m², podem entrar na cidade e circular pelas avenidas principais.

Figura 1: Visão esquemática de um ônibus de fretamento de Campinas que é obrigado a parar no Terminal da Barra Funda e de um grupo de automóveis que vieram de Campinas no mesmo horário e que podem entrar livremente em São Paulo.

