

Transporte estratégico

Marcelo Ferraz

Os meios urbanos no Brasil e no mundo estão refletindo e buscando soluções para suas crises. Necessariamente, nas soluções bem-sucedidas há uma visão moderna e abrangente na abordagem das questões ligadas aos Transportes, cujo maior exemplo é Curitiba.

Os transportes, assim como o trânsito, são funções urbanas que afetam direta e indiretamente a vida das cidades. Os deslocamentos de pessoas e de bens têm objetivos plenamente alcançados quando realizados em boas condições de circulação. Caso contrário, transformam-se em focos permanentes de tensões e conflitos. Basta abrir os jornais ou ligar a TV.

Os investimentos em transporte e trânsito têm alcance estratégico e finalidade econômicas e sociais. Em grande medida, eles irão definir a competitividade das cidades e de regiões por novos investimentos, de acordo com as tendências predominantes de uma economia a cada dia mais globalizada e ao mesmo tempo vinculada às questões ambientais e aos indicadores de qualidade de vida de seus futuros nichos.

Trata-se, portanto, do acesso aos



centros de interesse da sociedade, do incremento de trocas comerciais e de negócios que dão vigor à economia local. Trata-se, também, da reorganização do espaço urbano e da redução do uso desnecessário do automóvel, mediante compromisso firmado com um transporte público operando de maneira eficiente e em condições de estabelecer competição intermodal.

Não é preciso reinventar a rodagem os trilhos. Há tecnologia ampla e variada disponível. Há recursos humanos capacitados e plenas condições de capacitação de muitos outros, assim como há fontes internas e externas de recursos públicos e privados, algumas delas subutilizadas, à espera de projetos de captação.

É importante ressaltar que não se trata de obra faraônica, de mais uma proposta de túnel ou de viaduto. O tema em questão engloba a criação de novos espaços viários e o reordenamento dos espaços existentes, dentro de uma lógica socialmente muito mais justa, ainda que o individualismo exacerbado tenda sempre a querer escamotear os traços de uma cultura urbana que transformou o "automóvel particular" em verdadeiro fetiche.

Eis alguns parâmetros para reflexão: 100 "automóveis particulares" conduzem, em média, 135 passagei-

ros, ocupando, no mínimo, uma área pública de 1.700m². Enquanto isso, apenas dois ônibus transportaram as mesmas 135 pessoas (e algumas outras tantas mais, conforme o sobe-desce ao longo da linha), ocupando uma área de 90m².

Caso não ocorra a inclusão definitiva do transporte e do trânsito na agenda dos governos federal, estadual e municipal (a exemplo do que já vem ocorrendo, desde 1993, em Vitória), aliada a uma forte mobilização de técnicos, planejadores, políticos, sindicatos, iniciativa privada usuá-rios e entidades civis (como a Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP), sem exageros, é fácil prever um cenário lastimável.

Nesse cenário (indesejável), os sistemas de transporte público, apesar de alguns investimentos específicos, continuarão dissociados das políticas social e de desenvolvimento urbano, chegarão aos seus limites de saturação e passarão a oferecer padrões decrescentes de serviços, imersos em crises e conflitos próprios da incompatibilidade entre custos, tarifas e receitas (círculo vicioso), com gestão precária e planejamento praticamente impossível.

Por conseguinte, será institucionalizada a ineficiência e haverá uma

queda vertiginosa da confiabilidade dos serviços junto ao público, tornando o transporte coletivo um "mal necessário" para aqueles que não poderão dispor de automóvel.

Haverá ainda o aprofundamento de um hiato social, já delineado hoje, entre as "classes sociais motorizadas" e os "usuários de ônibus", refletindo, com muito mais nitidez, as grandes disparidades sociais e econômicas da nossa sociedade. Enquanto uma parcela reduzida da sociedade desfrutará dos espaços viários públicos nas melhores condições de circulação, a maioria continuará limitada em suas opções (de direito) de deslocamento e acessibilidade.

Para que esse cenário não se concretize como fruto de uma opção estratégica equivocada, há grandes desafios a serem enfrentados, começando pela garantia de priorização do Transporte e do Trânsito na agenda política dos três níveis de Governo, pela melhoria da qualidade dos serviços de transporte e pela busca permanente da confiança dos cidadãos e da conquista de novos mercados. Faz-se necessário também promover a redução dos custos e a garantia de tarifas socialmente suportáveis, a participação da iniciativa privada baseada em um novo modelo de Estado, tendo como objetivo maior o interesse público; e a adesão cada vez maior da sociedade a um compromisso democrático de participação nas decisões e formulações.

Marcelo Ferraz Goggi é secretário de Transportes da PMV