

Tramontini Coleção

SD 20629

OPINIÃO

Vitória (ES), sexta-feira, 29 de janeiro de 1999 - 5

Ônibus versus automóvel

GUERINO DALVI

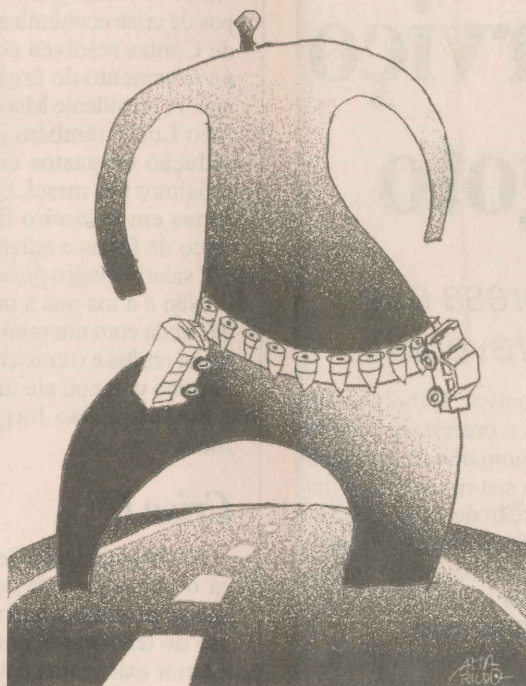
As quase sempre estreitas vias públicas de grande parte das cidades brasileiras apresentam, cotidianamente, um cenário de congestionamento. Em alguns momentos, nos casos mais graves de saturamento, a malha viária dos centros urbanos, projetada para dar vazão à circulação de veículos, parece transformar-se em um grande e interminável estacionamento. São caminhões, ônibus, automóveis, enfim, toda a espécie de automotores, cada um procurando avançar nos exíguos espaços oferecidos pelas apertadas e entupidas ruas.

Embarcadas nos veículos, pessoas de diversas qualificações profissionais, ansiosamente, sob forte estresse, buscam alcançar seu destino, o local de serviço ou sua casa, onde chegam com algum reflexo negativo, tanto sobre seu potencial de produtividade, quanto sobre o relacionamento com seus companheiros de trabalho ou seus familiares.

Especialistas em trânsito já desenvolveram teorias sobre as deseconomias dos congestionamentos, responsáveis por perdas de horas de trabalho, redução da capacidade produtiva em consequência do estresse, aumento do consumo de combustível e elevação dos níveis de poluição, com suas naturais consequências sobre a saúde da população.

Em geral, os responsáveis pela administração do trânsito das grandes cidades, diante do problema do congestionamento, concluem, a princípio, pela ampliação da malha viária como a única solução possível, com alternativas que exigem grandes investimentos. Tal solução, entretanto, apresenta poucos resultados ou resultados de duração efêmera. As novas vias públicas ou são utilizadas de maneira pouco intensiva, ou apresentam ocupação plena somente em algumas poucas horas do dia, comprometendo o equilíbrio da relação custo/benefício — sendo este, inclusive, outro aspecto negativo, com peso acentuado na conta da deseconomia dos congestionamentos.

Contraopondo-se ao ponto de vista dos tocadores de obras, os estudiosos e consultores das questões do transporte público entendem que o desatamento do “Nó Górdio” do caos dos congestionamentos nos horários de pico passa pela mudança de enfoque do conceito de prioridade da relação transporte coletivo e transporte individual. Segundo esses teóricos, a evidente prevalência de prioridade em favor do automóvel,



UM ÔNIBUS COM 60
PASSAGEIROS EQUIVALE
A CERCA DE 40
AUTOMÓVEIS

com investimentos em infra-estrutura urbana e rodoviária que privilegiam o transporte individual, precisa ser revertida. É inconcebível, afirmam, que os gestores da administração municipal não entendam que a simples inversão das prioridades seja a solução definitiva para a eliminação dos congestionamentos. Um ônibus com 60 passageiros equivale a cerca de 40 automóveis, já que cada automóvel transporta, em média, 1,53 pessoas. Bastaria a inversão do enfoque de prioridade, voltando-o em direção ao transporte coletivo. Estaria aí a fórmula da “poção mágica” capaz de transformar nossas caóticas cidades, de trânsito intenso, entupidas de veículos, em verdadeiros e ordenados centros de convivência civilizada entre o ser humano e a máquina.

Estaria aí a solução do problema dos congestionamentos, não fosse a longa e consolidada cultura do automóvel, equipamento representa-

tivo da autonomia do cidadão, de sua posição social, sua liberdade de locomoção. Não há como negar a irresistível atratividade do automóvel sobre cada pessoa.

Pesquisa recente feita em Paris, conforme divulgado no boletim da ANTP, revela que 80% da população é favorável à restrição da circulação de automóveis nos centros das cidades. Aqui, o resultado da pesquisa, certamente, não seria diferente.

Essa manifestação, entretanto, não é indicativa de resignada aceitação dos fatos ou a submissão de cada indivíduo às inovações impostas. Sabe-se que, numa democracia, não é fácil alterar hábitos estratificados na sociedade. Muito menos nesse caso, em cujo contexto, é imperioso reconhecer, há o forte apelo social da geração de empregos das montadoras de automóveis, postos de trabalho indispensáveis nos dias de hoje. Por outro lado, a acentuada tendência revestida de egoísmo, manifestação coletiva que caracteriza as ações humanas, cria as condições ideais para que cada pessoa, sempre equivocadamente, aponte nos outros a culpa pelos males ou pelos erros perpetuados na história da humanidade. Ninguém adere espontaneamente à introdução de práticas que, aparentemente, comprometam prerrogativas individuais, nem mesmo quando essas inovações sejam portadoras de evidente indicativo de avanços sociais de interesse de toda a coletividade.

Experiência positiva foi implantada em Cingapura, capital do país do mesmo nome no Sudeste Asiático, onde o poder central forte impôs pesados tributos restritivos à circulação de automóveis no centro urbano da cidade. Lá o trânsito é organizado. Os coletivos circulam livremente pelas avenidas e ruas centrais, sem qualquer congestionamento.

Por aqui, o quadro se configura totalmente adverso. Todavia, uma pregação permanente pode dar resultados a longo prazo.

Resta aos empresários e aos órgãos gestores a alternativa de oferecer à população um transporte coletivo diferenciado, com o propósito de atrair para ele os usuários dos automóveis. É o que vem sendo feito em boa parte das grandes cidades brasileiras.

Paulatinamente, de modo quase imperceptível, o transporte individual passaria a ceder espaço para o transporte coletivo.

■ **GUERINO DALVI** é diretor-executivo do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Espírito Santo (Setpes)