

É O FIM DO TRANSPORTE PÚBLICO?*

23 de Maio de 2020.

O isolamento social produziu uma série de externalidades positivas que representou transformações muito significativas em várias partes do mundo. As cidades comemoraram a redução da emissão de poluentes, o fim dos congestionamentos nas áreas urbanas e a diminuição do número de acidentes no trânsito.

Vários relatos foram divulgados ao redor do mundo com manifestações de êxtase de moradores pelo resgate de condições até então inimagináveis antes da pandemia: a possibilidade de visualizar novamente o horizonte na cidade de Los Angeles ou o entardecer em São Paulo e até o cristalino das águas então poluídas dos canais de Veneza, entre outras.

Essa redescoberta da possibilidade de qualidade de vida das cidades impulsionou a tomada de decisão por parte dos gestores públicos no sentido de garantir a manutenção dessa condição no pós-crise, com diversos exemplos espalhados: Paris, Londres, Berlim, Bruxelas, Barcelona, Milão e muitas outras cidades estão estabelecendo restrições para o uso do automóvel, ao mesmo tempo em que avançam na implantação de redes cicloviárias e de mobilidade a pé como alternativas para o deslocamento seguro das pessoas.

Investir na mobilidade urbana sustentável é o caminho natural para que as conquistas das cidades possam ser mantidas e para que não sejamos mais obrigados a conviver também com as milhares de mortes decorrentes dos acidentes de trânsito e dos problemas respiratórios ocasionados pela grande concentração de poluentes no ar das cidades. Se as mortes provocadas pelo coronavírus nos encham de tristeza, aquelas outras também devem ser motivo para a nossa indignação.

Não resta nenhuma dúvida de que os modais ativos têm um papel fundamental para a qualidade de vida das cidades e que os gestores locais têm agora um importante aliado para avançar na implantação ou expansão das redes cicloviárias e de mobilidade a pé dentro da perspectiva de defesa da vida. Esse possível novo cenário tem animado os militantes da mobilidade ativa e muitos já vêem uma revolução em marcha, mas é preciso ter ponderação nesse momento quando se fala desse futuro, principalmente quando se coloca a questão do transporte público.

O deslocamento a pé ou por bicicleta é adequado para pequenas distâncias e dentro da perspectiva de integração com os sistemas de transporte público, permitindo a realização da primeira e da última milha. Considerando a

organização das nossas cidades sob a lógica do grande distanciamento entre a periferia e as áreas de centralidade, imaginar que os modais ativos vão passar a ser a principal forma de ligação entre esses dois polos é desconhecer a realidade de grande parte da população brasileira.

Em que pese os riscos reais relacionados à convivência próxima de usuários dentro de trens e ônibus, e que deverão ser monitorados e eliminados, o transporte público ainda vai permanecer sendo estruturador dentro dos territórios e o principal instrumento para garantir a viagem diária de milhões de pessoas no país.

Muitas atividades econômicas ainda não serão possíveis por meio do teletrabalho. Muitos serviços informais ainda continuarão a ser realizados. Muitos deslocamentos aos equipamentos públicos ainda serão necessários. Muitas pessoas ainda vão continuar dependendo do transporte público para acessar emprego, serviços, lazer e demais atividades.

Hoje é feita uma discussão em várias partes do mundo se não haverá um deslocamento da demanda para os modais ativos e também para o transporte individual motorizado, em função dos possíveis riscos de contágio com o vírus dentro de trens e ônibus do transporte público. O poder público e/ou os operadores vêm adotando as devidas medidas sanitárias para que as viagens dos usuários possam acontecer com segurança, como a exigência do uso de máscaras e de equipamentos de proteção individual; a priorização do uso de cartões em vez de dinheiro para o pagamento da tarifa; o distanciamento no interior dos veículos; o reescalonamento de horários das atividades, etc.

Além do possível medo, os privilégios concedidos aos automóveis e as atuais tarifas dos sistemas públicos de transporte também são fortes impeditivos para o seu uso pela população e esses são outros desafios para o poder público. Se as cidades ficaram muito melhores sem a circulação daquelas quantidades imensas de veículos, está na hora dos gestores implementarem medidas para a restrição do uso de automóveis, assim como está expresso na Política Nacional de Mobilidade Urbana. Tem que se aproveitar que essa recuperação da qualidade de vida das cidades ainda está fresca na memória das pessoas para que isso se consolide como atributo permanente da vida urbana.

Também é impraticável a convivência com as atuais tarifas dentro do transporte público. Deve se avançar na incorporação de receitas extratarifárias que possam contribuir para o barateamento das tarifas e, principalmente, para o financiamento completo das viagens de segmentos vulneráveis que se encontram fora dos sistemas de transporte coletivo por incapacidade econômica de pagamento. A redução das tarifas para os usuários e a implantação da tarifa zero para os segmentos extremamente pobres devem funcionar como instrumentos para a inclusão social.

Nesse momento de discussão de cenários pós-crise, há um risco nada desprezível de incentivo ao uso do automóvel, em detrimento do transporte público, com a justificativa de que seria para evitar a contaminação pelo vírus. Também não dá para reduzir a importância dos sistemas de transporte público dentro da matriz de deslocamentos modais, mesmo que seja sob o argumento da ampliação da malha ativa, que seguramente precisa acontecer, mas sem restrições ao uso de ônibus, metrô e trens.

A tão necessária e urgente ampliação das redes cicloviária e de mobilidade pedonal, que irão criar alternativas para acesso das pessoas à cidade, não está em conflito com o investimento no fortalecimento do sistema de transporte público coletivo. Insistir na tese de que ambas as coisas são incompatíveis só fortalece o discurso da solução da mobilidade via automóveis, pois esse caminho evitaria o risco de contaminação, mesmo que outras externalidades negativas sejam produzidas. Por enquanto, mesmo com um cenário todo adverso, ainda não é o fim do transporte público.

* Wesley Ferro Nogueira é economista, com pós-graduação em Gestão de Micros e Pequenas Empresas, em Marketing e Gestão Pública; foi consultor da Unesco, do PNUD e da FAO no Governo Federal; foi Técnico de Complexidade Gerencial no Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome; atualmente é Secretário-Executivo do Instituto MDT e colaborador no Projeto "Pensar o Transporte Público na Cidade Planejada para o Automóvel".