

CIDADES OPÇÕES CONTRA O COLAPSO VÃO DO METRÔ À RESTRIÇÃO DE CIRCULAÇÃO

Antes que seja tarde demais

ANTÔNIO CRUZ/ABR

Júnia Gama

A explosão de consumo provocado pela estabilidade econômica e melhor divisão da riqueza colocou quase todas as grandes cidades do País numa encruzilhada. Ao mesmo tempo em que todos estão contentes com o desenvolvimento que permite a cidadãos de diversos segmentos sociais adquirir carro próprio, esta mesma prosperidade é responsável por um dos maiores pesadelos da vida moderna urbana — os engarrafamentos. Tempo é dinheiro e, curiosamente, o brasileiro empobrece quando fica preso no trânsito.

Como as principais capitais brasileiras têm lidado com esse problema? Segundo especialistas, as soluções para cada caso variam de acordo com uma série de questões. Número de habitantes, de veículos, infra-estrutura, hábitos da população, entre outros, interferem na hora de elaborar o plano diretor que irá ordenar a expansão de cada cidade. No entanto, há uma necessidade comum em todas elas: a adoção imediata de transporte coletivo de qualidade e a restrição à circulação de veículos particulares.

Em Belo Horizonte, cidade com cerca de 2,5 milhões de habitantes, uma das medidas postas em prática para descongestionar o centro foi o fechamento de algumas ruas onde antes era permitido o acesso a veículos. A Prefeitura da capital mineira executa um plano de recuperação do centro, em que inclui como objetivo a melhoria do trânsito e a diminuição da poluição sonora e do ar.

Outro passo foi a política de incentivo à utilização de imóveis vazios no centro da cidade. Cerca de 18% dos imóveis urbanos em Belo Horizonte estão desocupados. Segundo Renato Balbim, coordenador de Planejamento Urbano do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), órgão do Ministério das Cidades, retirar moradores das periferias e concentrá-los no centro possibilita uma minimização da necessidade de deslocamento. "Com a diminuição das distâncias, se estimula a troca do transporte motorizado pelas caminhadas. Assim, os carros ficam em casa e não se satura o transporte coletivo", explica.

O elevado número de veículos agrava a precariedade do sistema de transporte público no País. As causas do problema remontam ao modelo de modernização no Brasil. Ao contrário da Europa, cuja industrialização vem desde a metade do século XIX, no Brasil foi somente nos anos 50, com a instalação da indústria automobilística, que tal processo se iniciou.

Eis aí o abismo entre as estruturas do transporte público brasileiro e do europeu. Com a invenção do motor a vapor e a necessidade de imprimir velocidade de transporte que acompanhasse o ritmo de produção, as cidades européias foram trocando as carruagens, que viajavam a 12 km/h, pelos trens que, à época, alcançavam 45 km/h. A industrialização da Europa foi sustentada e baseada, desde o princípio, na idéia do transporte coletivo. No Brasil, antes da chegada dos automóveis, poucos traços urbanos haviam sido desenhados.



■ OBRA DO METRÔ EM CEILÂNDIA. SEGUNDO O SECRETÁRIO DE TRANSPORTES, O QUILOMETRO DA SUBTERRÂNEO SUPERA R\$ 100 MILHÕES