

Trânsito. Coragem, prefeito

Folha de S. Paulo

Marcos Cintra – 17/03/2008

EM 2000, na preparação de plano de governo para São Paulo, propus a alteração do modelo viário, promovendo sua urgente revascularização. A proposta era parar de concentrar o fluxo viário nas grandes artérias, onde ocorrem os congestionamentos, fazendo-o fluir pelas vias secundárias ociosas.

Como diz o secretário municipal dos Transportes, uma viagem de helicóptero no horário de pico permite ver que o trânsito está carregado em grandes avenidas e livre em vias paralelas. A observação é pertinente, mas pouco resolverá apontar 140 rotas alternativas, como prometido, pois, suspeito eu, todos já as conhecem e delas já se utilizam.

As autoridades perderam tempo e dinheiro quando mantiveram o modelo arterial no trânsito paulistano. A construção de dispendiosas artérias (que são os focos de congestionamentos) custaram quase R\$ 3 bilhões (túneis subaquáticos, pontes estaiadas que comportam navegação de transatlânticos, vias monumentais e outras extravagâncias). Se, em vez disso, a cidade tivesse gastado esses recursos para promover a remoção de obstáculos viários, para a construção de dezenas de pequenas pontes e viadutos nas marginais e para a configuração de uma rede reticular de ruas, o trânsito fluiria mais livremente ocupando a totalidade do leito carroçável, em vez de se concentrar nos 5% das pistas arteriais, totalmente ateroscleróticas.

Nova York tem 22 mil veículos por km², e em São Paulo ainda são 4.500 veículos por km². Porém aqui há congestionamentos mais graves que lá, pois Manhattan possui um sistema quadriculado de vias que são homogeneamente utilizadas. Aqui existem serpentes de congestionamentos cercadas de ruas vazias.

Nos artigos Neuróticos e improdutivos e Revascularização do trânsito em São Paulo, publicados nesta coluna em 26/11/2007 e em 10/12/2007, respectivamente, procurei mostrar as implicações econômicas da calamidade que virou o trânsito paulistano. O caos verificado diariamente no principal centro econômico do país (o município representa 12% do PIB brasileiro) compromete a competitividade da produção nacional. O custo de transporte, de carga e passageiros, aumenta. O custo de oportunidade das pessoas paradas no trânsito é de mais de R\$ 27 bilhões por ano, sem contar o desperdício de combustível e os efeitos maléficos da poluição.

A impressão que se tem é que as autoridades têm medo de agir. Há medidas que poderiam melhorar o transporte na cidade, mas é preciso coragem e determinação para implementá-las. Algumas delas são:

1. Agir com rigor na fiscalização de veículos velhos e inseguros. Nas ruas, circulam até carrinhos de mão e carroças com tração animal;
2. Restrição à circulação de caminhões de grande porte. São Paulo precisa funcionar 24 horas por dia, e horário para transporte de carga deve ser entre as 22h e as 6h;
3. Investir em terminais de transbordo. Isso evitaria os ridículos comboios de ônibus vazios em fila indiana na região central e grandes avenidas (vale a pena verificar a avenida Paulista!);
4. Implantar pedágio urbano, como em Londres, Milão, Estocolmo, Cingapura e Oslo. É preciso igualar a utilidade marginal privada ao custo social pelo uso do automóvel.

Essas ações, e inúmeras outras, seriam paliativos para amenizar a absurda crise de mobilidade na cidade, enquanto se espera pela solução definitiva, que é o transporte de massa eficiente. Esperar passivamente vai matar a cidade e

muitos de nós iremos juntos.

MARCOS CINTRA CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, 62, doutor pela Universidade Harvard (EUA), professor titular e vice-presidente da Fundação Getulio Vargas, foi deputado federal (1999-2003). É autor de A verdade sobre o Imposto Único (LCTE, 2003). Escreve às segundas-feiras, a cada 15 dias, nesta coluna.

Internet: www.marcoscintra.org

mcintra@marcoscintra.org

Clique para ler também o artigo de Celso Ming [O preço do trânsito travado](#). Publicado no jornal O Estado de S. Paulo na edição de 22/10/2012.