

## “Não se combate congestionamento só com o aumento de espaço viário”



A “solução” intuitiva e simplista de que o congestionamento pode ser evitado pelo aumento do espaço viário, ou seja, aumentando apenas a oferta, é não só errado, mas traz resultados colaterais desastrosos. A afirmação é do engenheiro Claudio de Senna Frederico, mestre em Engenharia de Transportes pela Escola Politécnica da USP e consultor de Transportes Urbanos estabelecido em São Paulo. Quanto à formação acadêmica, ele é engenheiro mecânico de produção pela Universidade Católica do Rio de Janeiro. É também vice-presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e presidente de sua Comissão de Ônibus.

Frederico tem sido nos últimos anos consultor em projetos de mobilidade urbana de ônibus, BRT e metrô no Brasil, Europa e Ásia. Foi secretário de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, secretário de Serviços e Obras do Município de São Paulo e diretor comercial da Vasp. Foi também o primeiro diretor de Operações do Metrô do Rio de Janeiro e primeiro gerente de operações do Metrô de São Paulo.

A afirmação de Frederico que abre este artigo foi feita por ele em resposta a nossa solicitação de que ele atualizasse declarações feita há alguns anos, com o seguinte teor: “Sou adepto de uma teoria de que o trânsito não é líquido, é gasoso, e ocupa o espaço disponível. Ele ocupará todos os espaços que lhe forem dados, o que irá gerar ainda mais trânsito, que também ocupará o novo espaço. Ao contrário, se o seu espaço for reduzido, ele vai se comprimir, vai se reduzir. Acho, aliás, que congestionamento não tem solução. Temos congestionamento ao longo de duas, de quatro, de doze, ou de trinta faixas. Não haverá não-congestionamento. E qualquer espaço vazio vai induzir um novo trânsito e, dentro de algum tempo, haverá um congestionamento ainda pior”.

Ele confirma que sua posição não mudou até hoje e que um grande erro é desconsiderar dois fenômenos importantes. “O primeiro é que a demanda total por mobilidade depende do custo, tanto financeiro quanto em tempo ou outros fatores, e, portanto, a partir da redução desse custo teremos um aumento de demanda pelo uso do automóvel e utilizando o trajeto que se tornou mais econômico. Mais desejos de viagem também vão se localizar ao longo desse caminho mais fácil gerando mais tráfego. O segundo ocorrerá mais rapidamente ainda e será o rearranjo de viagens já sendo realizadas, mas que mudarão de rota para aproveitar a vantagem imediata da via nova ou aumentada. Por esses dois motivos, o aumento geral de tráfego ou o rearranjo das rotas para o espaço novo

criado resultará novamente em congestionamento maior com um número maior de veículos paralisados.”

ENG.º CLAUDIO DE SENNA FREDERICO

Mas o pior – continua Frederico – são os efeitos colaterais causados pelos novos projetos viários tanto na estrutura física da cidade quanto na sua eficiência, sem contar os efeitos sociais e de comportamento e segurança. “Hoje nossas cidades já ocupam boa parte de seu território para acomodar veículos individuais em trânsito ou estacionados. Há cidades nos Estados Unidos em que de 40 a 60% de seu espaço central é ocupado por vias ou estacionamentos abertos – sem considerar as áreas internas. Os números de São Paulo já devem estar na ordem de 40%, o que significa um enorme desperdício que seria aumentado pela solução simplista de fazer mais vias. Em vez de aproveitar o espaço já utilizado para melhorar o transporte público, acrescentar ciclovias e tornar as calçadas agradáveis e seguras para os pedestres, essa utilização intensiva para os automóveis e motos separam e desorganizam os bairros e segregam a ocupação em blocos econômicos que geram uma sociedade mais desestruturada e violenta.”

Perguntamos a seguir se ele achava que nossa cultura de transporte público ainda é muito permeada por visão meramente municipal. Seria necessário incentivar cada vez mais os metrôs e trens metropolitanos? “Acima de tudo, nossa estrutura de transporte nas metrópoles é segmentada entre diversas obrigações legais e consequentes autonomias – município, estado e até governo federal –, como também sujeita a decisões autônomas por cada modal de transporte e não a soluções integradas. Há uma luta corporativa e competitiva que atrapalha soluções mais sistêmicas. Os meios mais rápidos e de maior capacidade como trens, metrôs e BRTs deveriam ser empregados como articuladores entre os centros de demanda da metrópole e não como distribuidores internos com paradas muito próximas.”

Para Frederico, esse tipo de solução foi possível no início do século passado, mas não só não é mais sustentável como não atende as demandas de grandes metrópoles com urbanização dispersada pelo automobilismo e as soluções segregadas de ocupação da terra. “Os meios mais leves devem ter prioridade nas vias para poder atingir maiores velocidades comerciais apesar de paradas mais frequentes para assegurar uma boa cobertura. O que falta é uma estrutura político administrativa que alinhe as fontes de recursos às melhores soluções sistêmicas sob uma estrutura de planejamento, decisão e gestão coordenada e transparente.”