



O trânsito e o desenvolvimento urbano

Laurindo Junqueira
Assistente técnico da ANTP

Valeska Peres Pinto
Assistente técnico da ANTP

Este artigo contou com a colaboração de Ailton Brasiliense Pires, Alexandre Asquini, Alexandre Pilegi, Antônio Maurício Ferreira Netto, Ieda Maria de Oliveira Lima, Hélio Geraldo Rodrigues Costa Filho, Maria da Penha Nobre e Willian Antônio Latuf.

CONTRIBUIÇÃO PARA O PAÍS SAIR DA CRISE

A economia vigente não pode prescindir da necessidade de melhoria permanente do transporte e do trânsito, de quem ela depende de forma essencial. Baseada que é no acúmulo de capital conseguido em cada ciclo de produção-distribuição-consumo, quanto mais rápido este gira, mais célere ela cresce. O travancamento do transporte e do trânsito vem representando, nesse sentido, um empecilho, de fato cada vez maior, para que essa velocidade aumente, gerando falsos custos, externos às unidades produtivas, que tolhem a tendência histórica de aumento da produtividade desse capital. Como se não bastasse, a indústria automobilística, que tem tido um papel hegemônico na economia mundial, impõe impedâncias urbanas extremamente prejudiciais à maior produtividade do capital investido.

A consciência dessa importância do setor e a transformação dela em atitudes políticas, de organização e de transformação, parecem ser o mais importante passo a seguir pela ANTP e pela comunidade a ela agregada e presente ao congresso, nos próximos anos. Ao longo dos anos, conseguiu-se alargar as bases de sustentação do movimento por melhor transporte e trânsito, incorporando centenas de municípios aos eventos que realizamos e atraindo, para dentro da ANTP e dos fóruns de secretários, não só representantes do poder público, mas também algumas das principais associações representativas de fabricantes de equipamentos, de empresários privados e das universidades, como são a Fabus, o Simefre, a NTU, a Abifer, a Anpet e, mais recentemente, o Setpesp, além de organismos de fomento e de transporte federais e estaduais.

Esse aprofundamento depende, em grande parte, de uma maior visão dos fundamentos que nos ligam à economia, à sociedade e ao con-



www.antp.org.br

vencimento de todos esses participantes da sua importância e do papel de cada um para o melhor desempenho do setor. Só assim poderá se obter sucesso na tentativa de convencer o restante da sociedade a tomar atitudes mais cooperativas, de molde a aperfeiçoar as instituições do transporte e a dar a ele maiores apoios e recursos.

Resta ainda promover a aproximação com os setores de carga urbana e o de transportadores rodoviários de passageiros, os quais têm manifestado sua preocupação diante do grande tempo perdido dentro de nossas cidades, talvez até mesmo equivalente ao gasto nas estradas, e com as restrições crescentes que estão sendo impostas a sua circulação em meio urbano.

“Nós estamos vivendo um momento especial no transporte coletivo, um momento de mudança e que exige soluções que envolvam todos os atores do transporte público. E esse Congresso teve a presença de todos os atores. Nós temos aqui os operadores públicos, os operadores privados, as secretarias de transporte, os órgãos de gestão de trânsito, os órgãos de gerência de transporte coletivo e a indústria com uma participação grande; e das esferas de decisão temos representantes dos setores de governos - estadual e federal, deputados federais e estaduais, o que permite então uma abordagem com múltiplos enfoques e nos dá uma visão desse rico momento de mudança, além de permitir imaginar caminhos de futuro” São palavras de Rogério Belda.

Para Otávio Vieira da Cunha, presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, NTU, *“(...) o Congresso da ANTP é uma referência nacional, um fato consumado, e acredito mesmo que esse Congresso é um marco na vida da Associação. Haja vista a mostra de estandes de fornecedores dos mais diversos setores que acorreram à Exposição Internacional de Transporte e Trânsito, conferindo a esse encontro uma categoria internacional. Quanto ao problema do transporte em si, a importância de se discutir esse momento, nada mais oportuno que o tema escolhido. O setor vive hoje uma crise, e essa crise tem origem nos mais diversos agentes - a concorrência do transporte alternativo, o problema dos moto-táxis, o problema da queda de demanda, da queda do IPK. Todos são fatores novos, coisas que estão acontecendo nos últimos anos e que o setor não está preparado ainda para encontrar uma saída.”*

Para potencializar o caudal de força representado por instituições como Fabus, Simefre, Abifer, Anpet, Abrati, Setpesp, Fetcesp, Fetranpor, NTU, resta o desafio de articular suas ações frente ao Congresso Nacional e ao Governo Federal, ou seja, superar a incompreensão de que sozinho ninguém conseguirá - nem eles, nem nós - estabelecer as bases para uma política nacional de transporte, de trânsito e de desenvolvimento urbano. A presença de todos no 12º

Congresso significou um passo no sentido de se promover uma aproximação que se quer mais permanente no próximo período, visando a concretização de ações conjuntas e efetivas de defesa do setor.

Além disso, ainda não houve a sensibilização necessária para buscar novos aliados fora do setor. O deputado federal João Sampaio apontou saídas para tanto. Referindo-se ao âmbito de atuação do setor, disse ele *“essas questões têm que ser tratadas dentro de uma idéia de planejamento urbano, como uma questão multidisciplinar, que envolve técnicos de várias áreas.”* Essa ampliação do leque de visão permitiria, quem sabe, ir buscar aliados novos em setores de importância reconhecida, mas ainda distantes de nosso setor.

Para o presidente do Simefre e da Fabus, José Antônio Fernandes Martins, *“a ANTP é um órgão neutro, não pertencendo a nenhum grupo de empresários, é um órgão plural”*, o que parece resumir de forma cristalina a razão maior do aspecto aglutinador, de amálgama, que vem assumindo a ANTP nos últimos anos. E continua: *“Está na hora de levantarmos todos os segmentos - a ANTP, Simefre, Fabus, Abifer, a Setpesp, a Fetranpor (RJ), e todos juntar forças e montar um esquema de mídia para criar alguma coisa diferente em combate ao transporte clandestino”*.

A importância dessas observações, feitas por dirigentes de associações significativas e de cunho nacional, parece apontar para um destino novo da ANTP, em que a sua função catalizadora do desenvolvimento do transporte público brasileiro passará para um novo patamar, com abrangência e importância qualitativamente diferente. Por incrível que pareça, só agora o seu caráter de defensora da melhoria da qualidade do transporte público começou a ser entendido por outros parceiros potenciais como algo que também diz respeito a todos eles, e não somente aos órgãos públicos de gestão e às empresas públicas. A ANTP deixaria de estar *“de um dos lados do balcão de negociações”*, para estar onde efetivamente sempre esteve, ou seja, permeando todo o ambiente do transporte urbano e trânsito.

TRÂNSITO E TRANSPORTE: DUAS FACES DA MESMA MOEDA

Foi com esse título que, há dez anos atrás, a comunidade de transporte público iniciou gestões, envolvendo a então Cia. Municipal de Transportes Coletivos e da Cia de Engenharia de Tráfego, de São Paulo, no intuito de aproximar de fato e na prática cotidiana, os dois temas até então aparentemente inconciliáveis.

“O 12º Congresso conseguiu consolidar a expansão da ANTP na questão do trânsito, pela própria aceitação em estatuto de que a Associação agora tem esta atribuição; pela incorporação de também

atender o desenvolvimento urbano, e ao mesmo tempo redescobrir seu eixo, ou seja, que tudo isso é feito não com uma finalidade em si mesma, mas com a objetivo de fortalecer a questão social do transporte”. Tais foram as palavras do novo presidente da ANTP, Cláudio de Senna Frederico.

“A aproximação definitiva dos assuntos trânsito e transporte público” foi, na opinião de Plínio Assmann, um dos pontos altos do 12º Congresso. O desafio seguinte, para ele, é o de trazer à baila as questões do urbanismo conjugadas aos dois temas já consagrados. Depois de ter sido abordado pela primeira vez, em território brasileiro, no início da década de 90, essa união, então difícil, hoje pode se pretender indissolúvel, assumindo um caráter de assunto consolidado. Foram vários os congressistas de cidades médias e grandes que expressaram seu pensamento a respeito. Para o secretário de Transportes de Juiz de Fora, Luiz Carlos de Carvalho, foi a *“introdução de questões relacionadas com o trânsito, uso do solo e ordenamento urbano, ao tema já tradicional do transporte público, que caracterizou o evento.”*

Hoje, não é só a questão de quem deve financiar e arcar com os custos do transporte que nos preocupa. É também a indissociabilidade entre trânsito e transporte que se apruma como resposta à nossa pergunta sobre como enfrentar o transporte clandestino - que talvez seja o nosso principal problema. Não se melhorará a qualidade do transporte público caso não se melhore o trânsito de nossas cidades; e vice-versa, o trânsito não poderá fluir melhor se não houver uma rápida melhora na qualidade do transporte público formal e regulamentado. Nem mesmo os modos confinados, como os metrô e os corredores, estarão imunes a essas considerações. Para o diretor executivo da ANTP, Ailton Brasiliense, essa seria a saída para a atual crise do transporte e do trânsito que afeta as cidades brasileiras, que será progressivamente agravada com a perspectiva de a frota brasileira de automóveis alcançar o índice de 40 milhões de veículos nos próximos dez anos, e da crescente ocupação das cidades pela população, que deverá atingir a taxa de 90% em 2010.

Para Cristina Baddini, presidente do Fórum Nacional de Secretários de Transporte e Trânsito, *“as cidades que ainda não tiverem atingido o tamanho de megalópoles devem concentrar em um mesmo órgão o transporte coletivo e o trânsito, para que cooperem entre si”*.

É preciso constatar que, hoje, em muitas cidades brasileiras, quem vem ajudando a sustentar o financiamento do transporte público é o trânsito recém municipalizado. Segundo Léo Bittencourt, da SMT de Blumenau: *“o trânsito está finalmente nas mãos dos poderes municipais, o que tem gerado uma melhor arrecadação de recursos através*



www.antp.org.br

das multas, o que pode favorecer alguns investimentos básicos para a melhoria da qualidade do serviço, embora ainda não seja ideal você pensar em gerar receita com multas para melhorar o trânsito e o transporte”. Se deixarmos de ver isso, estaremos escondendo sob o tapete a solução para os nossos problemas, na maior parte de nossas cidades, como se fosse um resíduo maldito. Ao contrário, é neles que está a solução próxima e desejável para essas cidades. Nas grandes cidades, muito maior ainda é a influência do trânsito ruim sobre a qualidade do transporte público.

Pela primeira vez na história do transporte público brasileiro essa questão apareceu expressa com força na quantidade de trabalhos apresentados: das mais de 450 intervenções feitas, uma centena dizia respeito ao trânsito ou à interface dele com o transporte (de passageiros e de carga).

Para o presidente da Ettusa - Fortaleza, Alberto Freire: *“o tratamento das questões da circulação das cidades tem que ser feito de forma sistêmica e dando prioridade ao transporte coletivo em detrimento do individual.”*

Comparando-se com congressos anteriores, nunca a questão de dar prioridade ao coletivo em detrimento do individual, no que se refere ao planejamento urbano, ao transporte público e ao trânsito, foram colocadas com tanta ênfase. Segundo Nazareno Stanislaw Affonso, vice-presidente da ANTP: *“O que marcou este congresso, em primeiro lugar, foi a questão da cidadania. E a grande marca que fica é mostrar que será através do transporte público, da paz no trânsito e de uma mudança de mentalidade que substituiremos a ‘cultura automobilística’ como algo que dá valor e status, pela qualidade de vida dos espaços de mobilidade. Eu acho que essa discussão foi a tônica desse Congresso. Ou se transforma o transporte público na meta, na estruturação e na apropriação do sistema viário como o elemento central, ou teremos nossas cidades se degradando numa velocidade assustadora. Em 5 anos se degradou mais do que nos 20 anos anteriores, graças a uma política de incentivo irresponsável ao automóvel, executada pelo governo federal e pelos governos dos estados. Esse foi grande recado que eu senti em todas as mesas do Congresso.”*

HÁ OU NÃO HÁ UMA CRISE?

“Crise !”: eis uma palavra chave para abrir novos caminhos.

Se a crise, muitas vezes, separa os interesses, ela também tem o dom de unir os afetados por ela. Este é o momento, portanto, em que parecem mais maduras as condições para que a ANTP e todos os demais atores do setor “conversem” sobre uma política comum. Esse espírito perpassou muitas das discussões feitas durante o evento.



www.antp.org.br

Para o prefeito Roberto Magalhães, do Recife, *“é dramático o quadro atual dos transportes em geral e, conseqüentemente, dos transportes públicos. Em primeiro lugar, pela predominância do transporte individual, em expansão, a partir inclusive do incentivo do governo federal à instalação de novas montadoras e à inexistência, paralelamente, de programas, projetos e linhas de financiamento que venham socorrer, principalmente, as grandes cidades e, em especial, as cidades que são núcleos de regiões metropolitanas para que expandam e melhorem os sistemas viários. Porque os automóveis que se multiplicam vão rodar nas estradas e nas cidades e, para isso, têm que ter espaço, para se deslocar e para estacionar. Considero perigosa essa política de incentivo à expansão do transporte individual sem o respectivo trabalho no sentido de expansão e melhoria dos sistemas de transportes. Em segundo lugar, os problemas gerados pela deterioração ou estagnação de sistemas de transportes públicos, em face de vários fatores, mas em especial - e essa é a experiência do Recife - do aparecimento e da desordenada e crescente expansão do transporte alternativo”.*

Para o jornalista Noblat, a percepção da crise no setor transcende aquela vivida pelo Estado, aqui entendido como uma entidade maior. Para ele, *“tem muito também de buscar-se a competência técnica da parte de várias áreas que se envolvem no problema”.* E aí, ao contrário de muitos que jogam a culpa da crise na ausência de investimentos no setor, Noblat respondia matreiro: *“Eu não sou especialista no assunto, mas dá para perceber que a escassez de recursos por si só não justifica o tamanho do problema que se enfrenta nessa área do transporte coletivo”.*

Para administrar a crise do presente, todavia, é preciso modificar o futuro. No entanto, *“o futuro não fala, o futuro não vota, o futuro é representado por interesses difusos”*, como disse o ex-ministro do Meio Ambiente, Gustavo Krause. E propôs alguns marcos referenciais para discutir uma política do setor para o país: *“Primeiro: antes de saber qual é o transporte, (saber) qual é a cidade que queremos? Segundo: foi a mudança da tecnologia, a presença do automóvel, a transformação econômica, ou foram o espaço político e o exercício da cidadania impotentes para impedir uma configuração inadequada da cidade atual? Terceiro: são as cidades agônicas, ou o projeto de civilização pelo qual optamos que o é?”*

Municipalização do trânsito

A abordagem do governo de proximidade, feita pelo ex-ministro, tem tudo a ver com a municipalização do transporte e do trânsito. Diferentemente do congresso anterior, não se discutiu mais a validade ou não do processo descentralizador instituído pela Constituição de 1988 e que se consagrou, no caso do trânsito, com o novo Código Brasileiro de Trânsito - CTB.

Pode-se constatar que o setor não está conseguindo demonstrar à sociedade que os efeitos benéficos do novo CTB prevalecem em larga escala sobre os problemas ainda existentes. Ou seja, a competente mobilização política e social conseguida durante a aprovação do mesmo não está sendo continuada. Como após uma grande festa, a ressaca parece estar levando à imobilização do setor. Seria um desperdício enorme permitir que o CTB viesse a ser modificado nesse clima neoliberal e desregulamentador. A forma de resistir a isso é a mobilização geral do setor de transporte e de trânsito, em defesa dos pleitos que lhes são comuns.

Segundo Edmilson Rodrigues, prefeito de Belém, para quem a municipalização do trânsito foi uma das mais importantes vitórias da ANTP: *“Hoje se debate a viabilidade do que está previsto no Código de Trânsito; no Congresso anterior, nós estávamos ainda nos articulando, debatendo a necessidade de organizar a luta em todo o país, a pressão sobre os deputados, sobre o governo federal no sentido de garantir a aprovação do Código. Hoje nós temos uma conquista e estamos tentando avançar na consolidação dessa conquista, ampliando ainda mais o que foi conquistado na medida em que se viabiliza o que está previsto integralmente. E avançando também no processo de democratização da forma como se implementam essas mudanças (...) não é possível, em suma, sem que o poder local seja chamado a debater e sem que as cidades, que conformam um espaço privilegiado de realização do viver do cidadão - hoje num momento em que a urbanização é bastante significativa -, estejam de fora do processo”*.

O presidente do Fórum Paulista de Secretários de Transporte e Trânsito, José Carlos Sacramone, referindo-se ao tema da municipalização do trânsito, declarou: *“O problema que nós encontramos hoje é a imperfeita implantação do novo Código Brasileiro de Trânsito. Nós temos uma situação praticamente resolvida, ou pelo menos aceita em todo o Estado de São Paulo, e sentimos que em alguns estados da federação isso ainda não está bem claro. Quem detinha o poder até bem pouco tempo não abandonou esse poder, reluta em ceder esse poder, e está cobrando, como é o caso de alguns Detrans, altos valores para que sejam repassados os cadastros, para que sejam repassadas as informações que, na verdade, a lei obriga que sejam repassados. Esse é o maior problema, a maior dificuldade que nós estamos observando em alguns estados da federação.”*

O diretor geral do Denatran, Gidel Dantas Queiroz, reagiu afirmando: *“Nós sabemos que pelo programa arrojado, que reúne todas as autoridades do setor, sem dúvida vamos colher resultados satisfatórios para a implantação do Código e para aquilo que a sociedade sempre tem reclamado que é um transporte público mais eficiente e condizen-*



www.antp.org.br

te com as necessidades da população... Nós vivemos hoje o 3º momento da implantação do código. O 1º foi a parte da implantação dos dispositivos auto-aplicáveis, como é o caso das multas, da pontuação, que já entrou em vigor no 1º dia da vigência do código. Outros dependiam de uma regulamentação, e o 2º momento foi a parte institucional, e o Contran já fez essa parte, já cumpriu toda a regulamentação. E agora nós estamos vivendo a parte mais crucial, a parte complicada porque ela exige mudança de comportamento, mudança de mentalidade, ela exige até mudança de cultura, e não só por parte dos órgãos de trânsito dos estados e municípios, mas também da própria sociedade, que tem de entender que deve haver uma educação para o cumprimento das normas independente da presença de um dispositivo ou de um agente da autoridade do trânsito. Muitos de nós, brasileiros, temos essa tendência, de condicionar o cumprimento das normas à presença de alguém, à presença de um policial. Como o município está mais próximo da população, se ele se estruturar para assumir verdadeiramente a função constitucional e do próprio código, nós vamos ter realmente um trânsito mais humano.”

Na seqüência, avaliando o Congresso, afirmou: *“Pelo porte desse encontro, e da entidade que o promove, nós consideramos sem nenhuma sombra de dúvida que a ANTP é a maior parceira que nós temos hoje no sistema para trabalharmos em conjunto - governo federal, estados, municípios. Principalmente porque a entidade congrega toda essa gama enorme de técnicos. Eu digo sempre que, muitas vezes, nós não colhemos 100% de resultados nas palestras, nos debates, mas são os contatos nos intervalos das reuniões onde nós tiramos também muitas experiências”*.

Para Getúlio Hanashiro, secretário municipal dos Transportes de São Paulo, *“a questão da municipalização tem sido uma preocupação permanente das cidades que entram, a partir do novo código, nesse processo. Para São Paulo não é novidade, mas a experiência de São Paulo é muito importante para as outras cidades, ao mesmo tempo que também para nós é muito importante saber como atuam os outros municípios. Por outro lado, toda questão da integração nacional, em termos da compensação de multas, em termos do cadastro nacional, são temas extremamente importantes e complexos que exigem a participação de todos. E por outra parte, a questão do transporte público é sempre um problema extremamente importante, principalmente a questão do financiamento do transporte público.”*

O deputado federal João Sampaio contrapôs uma visão muito importante para a política de descentralização (leia-se estadualização e municipalização). Segundo o deputado, os importantes temas como o trânsito e o transporte são tratados por todas as instâncias de governo,

federal e estadual, “como se fossem problemas municipais, somente. E mesmo enquanto problema municipal, são tratados de forma equivocada e, pior, reducionista.” Ou seja, “a municipalização não deveria esgotar a responsabilidade das duas instâncias maiores de governo diante do setor, como vem acontecendo. São os municípios que constituem as células onde se gera a riqueza e o País depende do bom desempenho dos mesmos para viabilizar-se diante da crise e do futuro”.

Ainda sobre os desafios da municipalização do trânsito, José Fortunati, vice-prefeito do Porto Alegre afirmou: “Eu acho que os prefeitos passaram a compreender que a questão transporte e trânsito tem uma implicação muito direta com a vida de seu cidadão. É impossível falar-se em qualidade de vida de uma cidade sem que a questão de transporte e trânsito seja devidamente refletida. É claro que um aspecto que acabou de certa forma induzindo para que mais prefeitos participassem do evento foi a municipalização da fiscalização do trânsito. Mas a municipalização da fiscalização deve ser entendida enquanto um detalhe dentro de um contexto maior, um componente de um organismo muito maior.”

Ao que parece, então, os velhos inimigos da municipalização e defensores da estrutura anacrônica, para dizer o menos, do antigo Denatran e dos Detrans, continua apostando na lenta erosão dos municípios, diante da nova tarefa que lhes foi imposta. Estes, para não serem levados de roldão por essa política de resistência passiva, precisariam reagir, divulgando maciçamente as suas conquistas recentes, que são muitas e bastante significativas.

Para o presidente da BHTrans, Antônio Carlos Pereira, “o desafio dos municípios é tornar a operação do trânsito conhecida e percebida pela cidade como poderoso instrumento de gestão e fazer a fiscalização ser percebida como positiva, necessária e respeitada por todos”.

Por outro lado, no que ainda se refere ao trânsito, observou-se que continuam precárias as relações dos municípios, dos diversos fóruns locais e o nacional e da própria ANTP com os organismos federais do Ministério da Justiça (Contran e Denatran). Essa precariedade estende-se às relações com os organismos estaduais, onde ainda proliferam, com raras exceções, os mesmos vícios vigentes no período do velho código de trânsito. Não só os governos estaduais não lograram substituir plenamente o que de mais reprovável havia na instituição do trânsito brasileiro, como mesmo aqueles que tentaram estão sendo barrados pela resistência passiva do antigo grupo que dominava parte dos Detrans.

Ao que parece, então, a superação do círculo vicioso em que se meteu o setor, ao acreditar que conseguiria levar adiante o processo de municipalização com a ajuda da estrutura retrógrada dos Detrans, terá



www.antp.org.br

que se dar ampliando o arco de alianças e buscando forças em setores importantes da economia nacional, além de outros órgãos de governo. Isso, sem falar da busca do apoio de prefeitos e governadores.

Os organismos dos governos de alguns estados, ao não facilitarem o processo de municipalização, acabam por privilegiar de fato a manutenção da situação anterior ao novo CTB; ou seja, fazem a política do atraso e beneficiam a impunidade dos infratores do trânsito, dos portadores de chapas frias e clonadas, do roubo de carros, da grande e agora novamente crescente sinistralidade, da corrupção deslavada na concessão de carteiras nacionais de habilitação, dos exames médicos “de vista” e psicotécnicos de validade contestável etc.

Com respeito ao trânsito, o que se pode perceber é que muito dificilmente a política “caseira” e menor, de tentar-se fazer cumprir a lei e descentralizar de fato o trânsito, não logrará êxito, a não ser quando ela fizer parte de outra política, de âmbito maior, feita e levada avante com novos e mais poderosos aliados.

Para inverter essa política é preciso outra, de âmbito nacional, que a substitua, incluindo-a numa política mais abrangente, maior, e que atenda a todo o setor. Para obtê-la, é preciso ampliar o apoio hoje existente, buscando consolidar as conquistas já efetuadas no trânsito municipalizado, através do seu tratamento conjunto com o transporte e o desenvolvimento urbano.

Faz cerca de 30 anos que o transporte urbano não vem merecendo lugares explícitos nos planos nacionais. Se isso não implicou em que o setor deixasse de receber fomentos importantes, de fato isso não aconteceu de forma sistemática e contínua. Ao contrário, foram muitas as idas e vindas da política do BNDES, por exemplo, e foram prolongados os períodos de fechamento, aos municípios, dos incentivos ao desenvolvimento urbano por parte da União. O que fez o País explicitamente, em todos estes anos, foi, ao revés, privilegiar o automóvel.

Ausências e falhas

Notou-se que os avanços conseguidos nos fóruns regionais de secretários de transporte e seminários de trânsito não foram repetidos e consagrados pelo 12º Congresso, no que se refere à aproximação com as PM e os Detrans. Percebe-se que grande parte do ressentimento causado por ocasião da aprovação do CTB poderia ser amenizado convidando os representantes dos vários escalões dessas instituições para participar dos cursos e demais eventos promovidos pelo setor.

O Congresso foi uma excelente chance de acelerar a aproximação de todas as autoridades envolvidas na municipalização do trânsito e de

incentivá-la em todo o território nacional, mas ainda resta muito a fazer. Isto deverá ser levado adiante trazendo todos para os debates que se seguirão sobre as experiências concretas que vêm sendo levadas adiante por Belo Horizonte, Porto Alegre e tantas outras cidades, envolvendo novas modalidades de relacionamento com as PMS, as Guardas Municipais e os Detrans.

Foram poucas as intervenções atinentes ao transporte escolar, apesar dessa atividade estar crescendo significativamente. A despeito do número expressivo de veículos envolvidos, isso ainda não se traduz em graves problemas e preocupações para as cidades e para as autoridades. Na verdade, é para o trânsito que as conseqüências maiores têm convergido, ao gerar congestionamentos e acidentes nas proximidades das escolas.

Por outro lado, o transporte escolar rural tem crescido em muitas cidades quase espontaneamente, sem o conhecimento e sem o apoio do setor. Há prefeituras que assumem integralmente os seus custos, repassando-os para o obrigatório orçamento da educação, considerado muito alto por muitos municípios. Essa imposição constitucional recente (1988) de certa forma inflacionou de obras a área educacional, levando os prefeitos a buscar expedientes “criativos” para “gastar o dinheiro compulsório da educação”. Ao garantir transporte, as municipalidades podem racionalizar as funções das escolas, especializando-as e, assim, reduzir custo, o que os obriga a criar novos expedientes manipulatórios do orçamento.

Essa tendência de crescimento do transporte escolar e dos problemas afetos ao trânsito de veículos escolares e de estudantes vai continuar e precisará ser melhor contemplada nos próximos eventos. Ela representa uma oportunidade ainda inexplorada de buscar novas formas de financiar parte do transporte urbano e rural, qual seja, essa ocupada por escolares e que varia de 4% a 10% da demanda total de nossas cidades, ou às vezes, até mais.

Foi louvável a iniciativa de trazer para o Congresso uma especialista da área de medicina de trânsito que, ao compartilhar a visão dos profissionais de saúde sobre os acidentes de trânsito, pretendeu estimular o tratamento desse tema dentro da comunidade do setor. Nós, que temos sido responsáveis pela primeira abordagem de quase todos os acidentes de trânsito ocorridos nas cidades já municipalizadas (isto é, de acordo com o novo código), entendemos ser de nosso interesse trazer mais freqüentemente para o debate os responsáveis por atender às vítimas não só dos acidentes, como das seqüelas causadas pelo atendimento inadequado e desastroso que dispensamos, com a maior das boas intenções, às vítimas (80% delas costumam ficar com



www.antp.org.br

lesões permanentes, gerando paraplegia ou tetraplegia, devido ao primeiro socorro ter sido feito inadequadamente).

Desenvolvimento tecnológico

O transporte e o trânsito têm um alto poder de contribuir para o desenvolvimento do País, como já assinalado. Mas, também, no que se refere ao desenvolvimento tecnológico, isso é especialmente verdadeiro, como demonstrado à beça no caso dos metrô. Não só eles foram introdutores de tecnologias inovadoras de transporte no País, como também seus serviços de atendimento a clientes inauguraram um novo tipo de gestão empresarial que se espalhou para inúmeras outras atividades. Este fato é quase totalmente despercebido pela própria comunidade, a qual, muitas vezes, busca no exterior as técnicas para implantar serviços de qualidade no transporte, sendo que estão aqui entre nós experiências imitadas por outros países. Ao invés de xenofobia ou de adesismo e submissão, é a obrigação de reconhecer os méritos da tecnologia nacional que nos deve motivar, como bons brasileiros.

A indústria nacional fabricante de ônibus já se tornou a maior do mundo e, apesar de ser capaz de produzir o que pode haver de melhor, não tem sido requisitada para tal por incúria do poder público e por desinteresse dos operadores privados. Os projetos de sistemas de transporte deveriam levar em conta esse aspecto e o BNDES precisaria ser estimulado a considerar de forma ainda mais exigente esse fator de desenvolvimento para o País, ao avaliar pedidos de financiamento, ou ao estabelecer critérios para contrapartidas nos mesmos. Os projetos que induzissem desenvolvimento tecnológico, com a criação ou absorção de tecnologias estrategicamente importantes para o Brasil, mereceriam maior apoio. Da mesma forma, isso deveria ocorrer com as exportações de tecnologias de transporte e de trânsito, as quais vêm sendo cada vez mais requisitadas por outros países, mas que não contam ainda com apoio suficiente do Governo Federal. A melhoria tecnológica do transporte público pode ajudar a melhorar o trânsito.

MOBILIDADE URBANA - NOVOS DESAFIOS

O tema mobilidade urbana, que mereceu um tratamento de destaque no 12º Congresso, ainda requer aprofundamento. Este final de milênio vem observando a queda relativa da circulação de pessoas e o aumento absoluto (e relativo) da circulação de bens e serviços, em todo o mundo. A tendência secular de estrita correlação entre o desenvolvimento econômico e a circulação de bens e pessoas, melhor expressa, quem sabe, pela lei de Say, parece vir sofrendo modificações importantes, não advertidas ainda com a ênfase necessária por nossa comunidade.

Também a tendência histórica de concentração das atividades nas cidades, de adensamento dos fluxos que as unem e da convergência de instalações e equipamentos de produção e de comércio para locais restritos (centros empresariais, de compras, de serviços, de armazenagem e de logística, de transporte etc.), propicia a mudança radical (de ordem qualitativa, ao que parece), das matrizes de origem e destino de pessoas e de cargas, bem como da velocidade e intensidade com que esses entes se movem. Enquanto as pesquisas OD detectam importante redução de até 20% na mobilidade das pessoas (em São Paulo), as empresas de ônibus constataam a perda média de 20% de demanda, migrada, quem sabe, para os carros particulares, para as lotações clandestinas, para as telecomunicações e informática e suprimida pelo desemprego e pela crise econômica.

Território, tempo e ambiente urbanos

Nada se transporta sem que se transite, assim como não há trânsito ou tráfego sem que algo se transporte. E ambos não ocorrem sem gerar um forte impacto sobre o território (e não só sobre o espaço), que é o substrato material sem o qual não há movimento de nenhum veículo ou pessoa. Esse território precisa ser entendido no sentido mais amplo e moderno da palavra: ele não se resume apenas ao espaço urbano, mas abrange também o tempo urbano e o ambiente urbano.

As soluções dos problemas do transporte não poderão ser encontradas somente com alternativas espaciais, relativas à melhor utilização do solo urbano. Elas necessariamente terão que recorrer ao reestudo do “orçamento-tempo” das cidades e dos cidadãos e terão que respeitar limites e critérios de sustentabilidade que o ambiente vem de impor.

Com essa abrangência, tanto o trânsito como o transporte são fortes impactadores sobre a vida das cidades e deixaram de ser, modernamente, apenas garantidores essenciais da locomoção de bens ou pessoas. São também insumos poderosos ao sistema econômico, isto é, à produção e à distribuição, à circulação e ao comércio de bens e serviços, além de propiciar a movimentação de seres humanos.

O aspecto da administração do tempo urbano foi tratado no 12º Congresso, através de propostas visando a redução dos congestionamentos e, por conseqüência, aumento da rapidez dos deslocamentos, que é uma das principais razões da crise do transporte público e, portanto, do trânsito. A metade dos entrevistados em nove municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro declarou perder meia hora diária em congestionamentos, segundo relato da Fetranspor; 82% deles são usuários de ônibus.

Da mesma forma, o ambiente urbano em que se insere o transporte e o trânsito das cidades ainda está requerendo maior atenção da comu-



www.antp.org.br

nidade técnica e política do setor. Esta limitação tende a frustrar, ainda que temporariamente, a iniciativa da ANTP de ampliar nosso quadro de alianças para o setor de ambientalistas, atraindo-os para que possamos ajudá-los a defender o meio ambiente das cidades, onde vivem os homens, além dos demais seres vivos, como os micossleões-dourados e as baleias, e para que nos ajudem a defender o transporte público e coletivo, menos poluente.

O incentivo ao uso de combustíveis menos poluentes e mais sustentáveis, expresso nos debates promovidos sobre o uso do gás, do hidrogênio e da energia elétrica, ainda não se reverteu em novos aliados do forte e mais bem sucedido movimento ambientalista, dos “verdes” etc., para facilitar a adoção desses energéticos alternativos ao petróleo. Os trolebus e os VLT vivem sob constante ameaça de extinção (até mesmo cometendo-se, para tal, absurdos e ilegalidades); os metrô só com muita dificuldade conseguem impor-se (e mesmo assim, por outras razões) e as ferrovias vinham declinando a olhos vistos (há esperanças concretas de que isso mude, ao fim da crise atual que afeta os caminhoneiros).

Pólos geradores de trânsito e transporte

“Todas as vezes que vejo três coisas nas cidades me dá uma dor profunda, porque são as imagens da tragédia urbana: a verticalização, a favela e o congestionamento. Elas destroem o espaço público,” disse o ex-ministro Gustavo Krause.

Foram muitos os trabalhos atinentes à regulamentação e ao tratamento técnico dos equipamentos urbanos que geram externalidades para o trânsito e para o transporte público, como shopping centers, escolas e faculdades, hospitais, lojas de refeições rápidas etc. Tais empreendimentos são entendidos pelo senso comum como instrumentos de desenvolvimento urbano, isto é, como algo muito bom para as cidades, sendo ainda pouco comum encontrar quem os entenda, principalmente nas cidades menores, também como causadores de sérias dificuldades urbanas, caso não sejam adequadamente projetados.

A equipe técnica do BNDES, na pessoa do seu gerente de infra-estrutura, João Scharinger, tem insistido na importância da necessidade de resgatar a rua para o cidadão, nos projetos submetidos à análise desse banco de fomento. Os Pólos Geradores de Trânsito e Transporte - PGTT vêm se transformando em uma forma nova e mais sutil de ocupação do espaço público pelo automóvel, às vezes muito mais impactadores do que o fluxo de automóveis ou o seu estacionamento sobre as ruas e calçadas, em si mesmos. Eles agem sobre todo o território urbano à volta dos empreendimentos altamente geradores de externalidades e não somente sobre o espaço do seu entorno.

Apenas quatro cidades brasileiras já possuem normatização e atuação concreta sobre o assunto, apesar de o Código de Trânsito Brasileiro lhes dar toda a força necessária para legislar localmente e implantar unidades de projeto e de fiscalização. Além de ser uma poderosa medida para evitar problemas futuros, ela tem se traduzido, também, em uma maneira importante de buscar novas fontes de recursos para financiar as intervenções de engenharia e de comunicação visual e sinalização em nossas cidades. Deve-se dizer, por fim, que as iniciativas das autoridades locais de trânsito e transporte não têm encontrado a resistência por parte dos empreendedores imobiliários, de serviços etc., como seria de se esperar. Há uma carência muito acentuada de profissionais de arquitetura e de engenharia civil especializados em tráfego e trânsito urbano, o que os leva a aceitar, até com gratidão, a ajuda das prefeituras. O que parece importar, agora, é incentivar a divulgação e o aperfeiçoamento das técnicas e das políticas locais a esse respeito.

Nas cidades maiores, ao contrário das menores, as intervenções no solo urbano passam a ser vistas, de forma mais ou menos generalizada, como inseparáveis dos aspectos de trânsito e transporte. Dessa forma, os grandes empreendedores imobiliários, que geram impactos negativos sobre a vida da cidade, ou que se beneficiam de forma muito intensa da infra-estrutura já implantada, passam a ver que seus negócios não geram somente impactos positivos (emprego, oportunidades, lazer etc.). Para serem mais rentáveis e produtivos, vai ficando cada vez mais claro que eles necessitam melhor acomodar as intervenções quase pontuais de seus empreendimentos na malha urbana, facilitando os acessos, internalizando vagas de estacionamento, reescalando horários de abertura e fechamento, construindo facilidades de transporte, ampliando o sistema viário às vezes a centenas de metros etc. Ao não fazer isso, correm o risco de ver seu capital não retornar com a rapidez necessária e perdem oportunidades para outros empreendimentos.

Com a crescente tendência do sistema econômico hegemônico de nosso país em concentrar cada vez mais suas atividades nas cidades ou imediações e, dentro delas, adensar os empreendimentos em centros de compras, de empresas, de armazenamento e logística etc., a importância dessa atitude mostra-se fundamental para evitar-se os impactos negativos dos chamados pólos geradores de tráfego e transporte. Enquanto as unidades econômicas tendem a racionalizar-se internamente cada vez mais, elas parecem não resistir a uma tendência inelutável de desorganizar o seu entorno, como se isso não viesse a se traduzir, logo a seguir, em deseconomias prejudiciais àquele empreendimento e a todo o sistema urbano. O papel do poder público de normatizar, regulamentar, fiscalizar, corrigir e mesmo fomentar a adoção de soluções tecnicamente adequadas não pode ser negligenciado. Nesse sentido, o novo Código de Trânsito Brasileiro veio como um ins-



www.antp.org.br

trumento poderoso para evitar as renovadas tentativas que muitos empreendedores fazem de ignorar as externalidades negativas que geram. A pedagogia dos acertos e dos erros é, aqui, inaceitável para as cidades e também para os investidores, que vêem sua lucratividade diminuída, a rotatividade do seu capital tornada mais lenta e os empreendimentos falidos, como relatado por várias cidades.

São ainda poucas as cidades que mostraram já ter leis e regulamentos a respeito. E mesmo nesses casos, os empreendimentos urbanos impactantes ainda são chamados pelo nome menor de “pólos geradores de tráfego”, como se não fossem geradores também de necessidades de transporte. Embora algumas dessas poucas cidades já prevejam a necessidade de tratar também do acesso da carga urbana a esses pólos, parecem ser poucas as que incluíram requisitos de transporte para passageiros em seus manuais.

Além dos aspectos importantes de prevenção de problemas futuros e de correção dos já existentes, essa mais recente atitude de aproximação prática com o setor de empreendedores imobiliários, feita na crítica construtiva de seus projetos, tem trazido para as cidades uma novidade interessante. A correção de eventuais erros de projeto, ou a adequação dos mesmos à malha urbana, tem propiciado um novo modo de financiar melhorias do transporte e do trânsito, através de projetos de parceria, com excelentes resultados, como os obtidos em São Paulo e em Santos. Não basta, portanto, calcular espaços para estacionamentos de automóveis, ou imaginar soluções criativas de sua internalização, sem buscar o financiamento dos investimentos e das operações necessárias justamente nos seus beneficiários e não somente nos usuários e no poder público. Especialmente cadeias de refeições rápidas têm sido muito propensas a parcerias desse tipo, atendendo à orientação de suas matrizes, que já agem dessa forma no Exterior.

Esta situação torna urgentes todas as medidas visando unir os engenheiros de tráfego aos de transporte, em face dos empreendedores imobiliários e dos demais atores de desenvolvimento urbano, para aliviar mutuamente suas agruras diante da implantação dos PGTT, evitando assim a adoção de soluções parciais de fôlego curto.

A carga e a logística urbana

A inclusão, pela primeira vez em nossos eventos, de uma sessão de carga urbana deveu-se a essa ordem de preocupações e teve o mérito de trazer à tona os pleitos (muitas vezes justos) do setor de carga, diante de uma certa intolerância do poder público.

Se, por um lado, como dizíamos, a mobilidade urbana de pessoas vem caindo, ao contrário, as viagens de transporte de bens e serviços e, en-

tre elas, as de turismo, vêm aumentando. O comércio mundial vem apresentando um persistente aumento, nos últimos trinta anos, o qual supera em até 100% (em países como a Alemanha, por exemplo) o crescimento do produto bruto mundial, conforme relatado. É sabida a importância que tem o transporte (e o trânsito) para a movimentação de bens e de serviços: se crescer o comércio, é de se esperar que cresça também a circulação de mercadorias, embora não necessariamente no mesmo ritmo. Crescendo a circulação, crescem o transporte (de cargas), o trânsito e o tráfego (em geral), a armazenagem e a logística.

Nossas cidades necessitam cada vez mais nutrir-se de insumos materiais para dar vazão ao crescimento do comércio e da produção. A distribuição de mercadorias, produtos, matérias primas, bens e serviços, além de estarem crescendo, vem concentrando-se em espaços, tempos e territórios cada vez menores, sobrecarregando-os e provocando distúrbios de fluxo, turbulências e impedâncias antes inexistentes. O domínio desse processo é fundamental para a sobrevivência das cidades e a sobrevivência de seus habitantes. A economia capitalista depende essencialmente das cidades, mas também causa nas mesmas essa anarquia generalizada que vimos assistindo. As desconomias que ela gera contrapõem-se ao seu próprio desenvolvimento, mas não sem, antes, produzir perdas significativas para a qualidade de vida da população. Esse processo não atinge só o transporte e o trânsito, mas todos os aspectos da vida urbana, e sua correção não depende somente de nosso setor, portanto.

Apesar de sua importância, a carga urbana parece ser encarada pelos habitantes das cidades e por suas autoridades de transporte e de trânsito como se fosse um mal necessário, um grande estorvo à circulação de carros de passageiros, como se os cidadãos pudessem viver nas cidades, com todos os seus demais atores econômicos, sem nutrir-se de alimentos, de insumos, de serviços, de matérias primas, de peças e bens de reposição.

Em São Paulo, por exemplo, de acordo com a CET, apenas em uma única avenida (marginal do Tietê) passam, a cada dia, 108 mil caminhões. Segundo dados da Dersa, de São Paulo, a cada quatro caminhões, um tem defeitos. Isto faz com que eles sejam o principal responsável pela perturbação à circulação nessa avenida, além do baixo nível de instrução dos motoristas (92% são apenas semi-alfabetizados, segundo o Senai). A frota brasileira de caminhões, com mais de doze anos de idade média e com esses motoristas, é a mesma que é exigida para cuidar do transporte de empresas que vêm se esforçando em conseguir certificação ISO 9000... e que, apesar disso tudo, vêm conseguindo... Não só essas empresas não têm condições de cumprir esse desígnio com caminhões em estado tão precário e motoristas tão



www.antp.org.br

mal preparados, como podem atrapalhar substancialmente o trânsito e serem atrapalhados por ele. A diminuição de custos desse setor, antes de estar nas estradas privatizadas, está nas cidades a que se destinam os caminhões e que lhes consomem talvez 50% do tempo útil.

Os problemas do transporte de carga afetam cidades de todos os portes. Há cidades pequenas, com 20 km², em que o trânsito de passagem está inviabilizando a anterior vocação industrial e transformando-as em cidades-dormitório; outra, de 40 mil habitantes, pólo petroquímico importante, recebe até 4 mil caminhões diários com carga perigosa, tendo amenizado esse problema com uma solução logística; outra, ainda, com 36 km² de área urbana, recebe cerca de 13 mil caminhões por dia, em busca de seu porto. Estes exemplos se repetem para muitas cidades importantes e vêm se colocando na pauta diária de suas autoridades e técnicos de trânsito, de transporte e de urbanismo, os quais têm se mostrado despreparados e preconceituosos para tratá-los adequadamente.

O debate realizado já serviu para mostrar que precisamos incorporar à nossa prática diária a constatação de que é de nossa atribuição cuidar não só da circulação de automóveis, pedestres, bicicletas etc., mas também da movimentação de passageiros, da carga e dos serviços. Nelson Maluf El-Hage, presidente da CET de São Paulo, que administra a circulação da maior frota do País (5 milhões de veículos), afirma que *“nós temos de tomar cuidado para não desbalancearmos esse equilíbrio... não adianta dar toda prioridade só para um segmento, a cidade vive como um todo, ela precisa da circulação do automóvel...do ônibus...do caminhão”*.

Às disciplinas do transporte, do trânsito e do tráfego, deve vir juntar-se, agora, com força, a da logística. Segundo dados apresentados durante o evento, a logística representa já cerca de 25% do custo do transporte e não pode continuar sendo tratada com os mesmos métodos empíricos anteriores. As empresas privadas vêm se municiando, cada vez mais, de novas técnicas, especialmente de logística terrestre, o que inclui programas, instalações, veículos, profissionais, organizações e políticas de inserção no meio social e ambiente, mais bem feitos.

Uma empresa como a Coca Cola, que expôs sua experiência no 12º Congresso, possui 7.200 caminhões para atender um milhão de postos de venda. O seu custo de distribuição representa 18% do preço do produto vendido, o que é muito significativo. Por conta disso, em cidades de trânsito muito carregado, inovações vêm sendo experimentadas. Em Santos, segundo relatos dessa empresa, a distribuição vem sendo feita por bicicletas, para aproveitar o terreno plano. Nessa cidade já se faz a distribuição de gás domiciliar usando motos. Tam-

bém a distribuição vem sendo feita por redes integradas de terminais, cujos tamanhos e localizações se adequam à demanda local.

As grandes empresas, segundo o mesmo relato, passaram a preocupar-se com sua imagem geradora de externalidades no trânsito e têm mudado sua forma de distribuição em vários aspectos, para os quais os técnicos e autoridades locais deveriam estar muito atentos. Ou seja, não só as grandes empreendedoras imobiliárias e as construtoras e empreiteiras de obras e serviços urbanos têm se interessado em amenizar os impactos negativos que são gerados por suas atividades; também as grandes distribuidoras estão passando a trilhar esse caminho.

Diferentemente do transporte de passageiros urbanos, a carga urbana não se submeteu a modos de transporte confinados ou subterrâneos, de forma a reduzir as externalidades desse transporte sobre o ambiente (razão para o nascimento do metrô de Londres, o pioneiro dentre os metrôs). Os dutos para transporte de grãos, de gases e líquidos, ou as correias transportadoras para grãos, palets, pedras etc. têm sido aplicados apenas fora das cidades.

O comércio mundial, ao crescer a taxas tão acentuadas, como vimos, requisita maior circulação de pessoas, de mercadorias e bens, de produtos, matérias primas e insumos essenciais (água, energia etc.), ou de rejeitos (lixo, esgoto etc.), exigindo cada vez mais meios de transporte para tanto. No caso dos passageiros, alguns fatores têm contribuído para compensar o seu maior fluxo, como a informatização, o desemprego, o trabalho em casa etc. No caso da carga, isto não tem sido verificado.

O porto de Santos, que responde por 37% das receitas cambiais do País e por onde circulam quase 50% do PIB brasileiro, cresceu 50% em seu carregamento nos últimos seis anos. Melhor do que isso, ele continua crescendo e batendo sucessivos recordes, apesar da crise brasileira e mundial... Se essa tendência de crescimento for comum aos demais grandes portos brasileiros, isto significa que as nossas principais cidades litorâneas, mas também aquelas providas de entroncamentos rodoviários importantes, estarão todas sendo submetidas a um esforço extra sobre o seu sistema viário. Quando isso começa a incomodar os cidadãos que votam, as autoridades e os técnicos iniciam uma verdadeira "guerra aos caminhões". Num país que escolheu erradamente o modo rodoviário como sendo o seu principal meio de locomoção, toda a economia urbana, bem como a nacional, sofre em decorrência.

Quando as cargas atingem seus destinos, ou saem de suas origens, as operações de transporte, de embarque e de desembarque das mesmas causam transtornos quase inevitáveis às cidades, que, como sabemos, congregam talvez 90% dos motivos da expansão já aludida do comércio mundial.



www.antp.org.br

Tal consideração fica ainda mais reforçada se levarmos em conta que as modernas formas de organização empresarial vêm atribuindo uma superfície cada vez menor aos armazéns cativos dos empreendimentos, isto é, localizados nas unidades produtivas. Elas repassam essa função para os empreendimentos-meio, isentando os empreendimentos-fim da mesma. Ou seja, não se faz mais estoques de insumos ou de mercadorias no local de produção final ou de venda, cabendo aos fornecedores, aos terceirizados e aos quarteirizados, alimentar *just-in-time* e de acordo com os seus programas horários de funcionamento, as unidades terminais do processo de produção, de distribuição ou de comercialização.

Esse novo método produtivo externalizou a circulação e a armazenagem, outrora internas às fábricas e lojas, e transformou as ruas em um imenso armazém ambulante de peças, componentes, eletrodomésticos, matérias primas etc, ou seja, está se concentrando em um número cada vez menor de terminais de logística terrestre, altamente impactantes sobre o território urbano, e em um sem número de veículos de carga de todos os tamanhos, dispersos no trânsito e no tráfego, quando não parados nas calçadas, praças e jardins.

Como já dito, não só as cidades litorâneas que abrigam portos estão vivendo esse processo. Por iniciativa da Receita Federal, cerca de 40 grandes terminais e estações aduaneiras alfandegadas vêm sendo implantados em todo o País, em geral em cidades não portuárias. Além disso, outros centros de armazenagem, distribuição e logística vêm sendo construídos pela iniciativa privada, em todo o País. Ambas as iniciativas estão sendo feitas sem qualquer intervenção do poder público local, no que se refere aos organismos de trânsito, de transporte e de desenvolvimento urbano. Destinada a racionalizar a movimentação de cargas, essa medida comum aos demais países desenvolvidos poderá, na verdade, originar, ao cabo, inúmeros novos problemas ao transporte de carga e de passageiros, ao trânsito, ao desenvolvimento urbano, à economia e à qualidade de vida dessas cidades. A decisão de construí-los, tomada por delegados da Receita Federal e por interesses privados, atende a lógicas específicas destes e nada têm a ver com o interesse público. Ao final, ela poderá se reverter contra os interesses dos próprios investidores, não sem antes causar imensos transtornos ao público.

Para tratar da logística e da carga urbana, constatou-se que é fundamental atrair para o fórum de discussões o setor comercial e o setor produtivo da economia, não bastando a presença exclusiva do poder público e dos transportadores de carga. Ou seja, os receptores e os embarcadores de carga têm muito a dizer sobre o *just-in-time*, sobre o tamanho, facilidades e formato dos veículos (VUC, VLC, carroçarias estacionárias), sobre o horário de operação, logística de terminais, multimodalidade etc.

Por exemplo, o setor de transporte de carga relatou que, após décadas de gestões junto ao porto de Santos, para ampliar sua operação para 24 horas por dia, e sofrendo grande pressão do comércio e da indústria, além das prefeituras das cidades atingidas pelo intenso movimento de caminhões (São Paulo, Santos, cidades do ABCD), não contou com o apoio dos mesmos para ampliar os horários de operação do comércio de grande porte e da indústria, após conseguir demover o porto das suas resistências à medida! Isto é, enquanto todos os atores não estiverem presentes ao palco das discussões, os grandes avanços para mudar paradigmas que às vezes são seculares poderão estar sendo literalmente postos a perder.

AS CIDADES NO CONTEXTO DA GLOBALIZAÇÃO

O 12º Congresso, ao reunir participantes de todo o país, pela diversidade das regiões e cidades, tanto quanto sua inserção na economia nacional, como pelo seu porte e problemas, acabou por desconsiderar alguns fenômenos que podemos afirmar estão mais associados às grandes metrópoles. Daí se pode explicar porque o Congresso passou ao largo de temas como o aparecimento das chamadas “cidades mundiais”. Estas, primeiramente assinaladas há cerca de 15 anos pela geógrafa argentina Saskia Sassen, hoje trabalhando nos EUA, são uma realidade qualitativamente diferente das velhas e já conhecidas metrópoles coloniais. Em toda a América do Sul, apenas duas cidades têm sido incluídas no rol global de cerca de vinte cidades mundiais: São Paulo e Buenos Aires.

Tal fato não deve eximir as demais grandes cidades brasileiras de preocupar-se com essa nova categoria de cidades recém assinalada, pois elas representam, na verdade, uma reestruturação das relações e dos fluxos interurbanos de todas as cidades mais importantes de cada país e mesmo entre países distintos. À volta de São Paulo, por exemplo, que estaria no 12º lugar do ranking mundial, quase uma centena e meia de cidades próximas - e quem sabe quantas mais, a distâncias maiores - passam a moldar sua forma de relacionar-se com a economia global de acordo com a nova estrutura de comando estabelecida por essas cidades mundiais.

O comportamento da Bolsa de Valores de São Paulo é apresentado mundialmente ao lado de cerca de uma dúzia de outras bolsas. São Paulo é uma espécie de *melting point*, disse Plínio Assmann. Nela se pode antever muitos dos aspectos negativos que poderão vir a afetar outras cidades do país em futuro próximo. Nesse grande conglomerado de São Paulo gera-se 40% das riquezas nacionais, isto é, tudo o que se produz no restante do Mercosul. Entre essa macrometrópole e o Rio de Janeiro, que seria a próxima candidata a entrar no rol, circu-

lam mais de 70% da carga movimentada em todo o País. Isto é, está-se falando de quase duzentas cidades brasileiras diretamente envolvidas. Com respeito ao conjunto das cidades ditas mundiais, diz-se delas que, apesar de reunirem apenas dez por cento da economia global, controlam os 90% restantes (Jordi Borja).

“Ao se organizar o próximo congresso em Porto Alegre, que pretende se transformar em capital do Mercosul, não poderia o evento deixar de lado o tratamento dos aspectos internacionais do trânsito e do transporte”, sugere Mauri Cruz, presidente da EPTC de Porto Alegre/RS.

Mais de um milhão de argentinos, uruguaios, chilenos, paraguaios e bolivianos atravessam as fronteiras, anualmente, para visitar todos os nossos estados e cidades, de norte a sul. Grande parte deles o faz atravessando as fronteiras dos estados do sul do Brasil. As regras informais de trânsito de alguns desses países são diferentes das nossas. Vice-versa, são muitos os brasileiros que fazem o fluxo inverso. Muitos são os acidentes causados por essa diferença (sinal de seta traseira à direita significa, nas rodovias da Argentina, que não se deve ultrapassar, ao contrário do que ocorre entre nós; também nesse país é comum fazer-se conversões à esquerda em rodovias, na faixa central de rolamento das mesmas e não no acostamento...). Em Foz do Iguaçu, há acordos bilaterais de trânsito entre cidades da fronteira; no Rio Grande do Sul, São Leopoldo e Rivera são separados por uma rua comum.

Todos estes aspectos são acentuados pela globalização e é conveniente que passemos a tratá-los entre nós. Ressalte-se que eles têm grande apelo jornalístico, o que facilita atrair a mídia para os eventos de trânsito da ANTP.



www.antp.org.br