

O.PINIÃO

Editorial

Uma das reportagens do jornal **O TEMPO** sobre a onda de calor da última semana estampava uma pessoa em situação de rua tentando se refrescar com um copinho d'água em Belo Horizonte. Outra matéria do mesmo tema retratava o sofrimento de moradores do aglomerado da Serra. O que há de comum entre quase todos esses personagens é a cor da pele.

Entre as mais visíveis mazelas da escravidão, está a marginalização do povo negro do ponto de vista habitacional nas grandes cidades. No dia em que é celebrada a memória de Zumbi dos Palmares, líder quilombola, é propício refletir sobre a se-

gregação territorial que ainda permanece.

O déficit habitacional de hoje se conecta ao processo iniciado logo após a abolição, quando não houve inclusão digna dos ex-escravizados. Atualmente, faltam 6 milhões de domicílios no Brasil, segundo última pesquisa da Fundação João Pinheiro (FJP). Ao multiplicar esse dado pelo número médio de habitantes por domicílio, o resultado quantitativo é de quase 30 milhões de pes-

CASA DIGNA PARA O POVO NEGRO

O enorme déficit habitacional no Brasil de hoje se conecta ao processo iniciado logo após a abolição, quando não houve inclusão digna dos ex-escravizados

soas sem casa. Três em cada dez brasileiros (sendo dois negros) ainda moram de aluguel, em ocupações ou de favor com outras pessoas, segundo dados do Datafolha.

Sem um lugar para morar, resta a essa parcela da população ocupar as periferias dos grandes centros, em habitações incompatíveis com a dignidade humana – distantes de serviços e empregos e perto de catástrofes. Um estudo feito pelo Institu-

to Pólis em São Paulo (SP), Recife (PE) e Belém (PA) mostra que os negros são maioria em áreas de risco. No Recife, o estudo indicou cerca de 680 áreas de risco de deslizamento. A maior parte delas concentrada em regiões de mangue, onde a proporção de moradores negros é de 68%.

O abismo racial na ocupação da cidade será uma realidade enquanto não houver intervenção do poder público em um projeto de Estado voltado para a habitação. Muito mais que um teto, o lar é o lugar para o indivíduo desenvolver seus potenciais, criar memórias e exercer seu papel de cidadão.

Capacidade de transporte e retornos para a sociedade

Joubert Flores (*) e Roberta Marchesi (**)

Metrô é investimento de longo prazo

Você já deve ter escutado que o custo para construir uma linha de metrô é alto, e o prazo de implantação, longo, mas não é bem assim. Esta é uma das críticas feitas a projetos para novas linhas e, também, que demoram mais tempo a serem abertas do que projetos de BRT (Bus Rapid Transit), que se instalam em faixas de avenidas existentes ou construídas para esse fim. Essa comparação peca ao não apreciarem as vantagens comparativas de cada modo, a capacidade de transporte e qualidade de serviço.

A alta capacidade de transporte dos sistemas sobre trilhos permite perceber os benefícios dessa modalidade. Uma única linha de metrô é capaz de transportar cerca de 60 mil passageiros/hora/sentido. O automóvel e o ônibus têm capacidade de apenas 1.800 e 6.700 passageiros/hora/sentido, respectivamente, por faixa de circulação. BRTs transportam até 15 mil passageiros/hora/sentido por faixa, necessitando de até quatro faixas de avenidas para poder transportar 30

mil passageiros/hora/sentido. Ambos os modos de transporte são eficientes, dependendo da demanda de passageiros onde são instalados.

Uma linha de metrô usa métodos de sinalização automática e oferece serviços com intervalos baixos, como 75 segundos; o BRT já tem mais dificuldade em operar nos períodos de alta demanda, como se pode ver pelos pioneiros exemplos do Transmilenio (Bogotá) e Metropolitano (Lima). Por serem muito frequentes, têm de reduzir a velocidade, oferecendo um nível de qualidade de serviço que se deteriora durante os horários de maior demanda. E é a partir desse ponto que as médias e grandes cidades e regiões metropolitanas precisam buscar soluções com maior capacidade.

Essas soluções são voltadas para o transporte sobre trilhos – metrô, trem e VLTs (Veículos Leves sobre Trilhos). Tanto São Paulo, Bogotá (Colômbia), Lima (Peru) quanto outras regiões metropolitanas que têm excelentes BRTs buscam construir ou já

construíram linhas de metrô. Não deve haver disputa entre os sistemas, mas complementariedade entre eles, dependendo da demanda de passageiros, que deve definir o modo adequado a ser implantado.

Cidades de porte médio ou corredores com demanda inferior a 12 mil passageiros/hora/sentido e com baixa expectativa de aumento no longo prazo poderão ser candidatas a implantar sistemas de BRT ou VLT, solução adotada na Europa e agora também no Rio de Janeiro (RJ) e na Baixada Santista (SP).

A construção de sistemas metroferroviários envolve equipamentos modernos, mão de obra especializada e complexas interfaces com a infraestrutura das cidades, como zoneamento, redes de água, esgoto, energia e telecomunicações. Requer planejamento, investimentos e gestão de execução. Tem também as desapropriações de terrenos e contínuo contato com as comunidades para minimizar impactos durante a construção. Dada a vida útil da infraestrutura,

que excede em geral 50 anos, os custos são, à primeira vista, mais altos que os de um BRT. Entretanto, há que se considerar que a infraestrutura das estações dos sistemas de trilhos é robusta e as vias e ativos são de longa durabilidade. Enquanto isso, sistemas como BRT exigem maior custo com vias, manutenção, recuperação de paradas e troca de ativos, que têm vida útil muito menor.

Se superarmos a discussão superficial sobre essa comparação, que envolve apenas o investimento inicial, e tratarmos o tema de forma adequada, considerando o ciclo de vida dos ativos ou o investimento por passageiro transportado, veremos que a viabilidade dos trilhos supera a implantação de qualquer outro sistema para corredores de alta demanda.

Linhas de metrô, trem e VLT trazem grande retorno para a sociedade além do transporte, por meio de um transporte rápido, seguro e regular, sem congestionamentos e sem emissões de poluentes, movido a energia limpa, e contribui para a sustentabili-

dade das cidades.

E, quanto maior o índice de mobilidade, maior o desenvolvimento social e econômico. É importante que os gestores públicos considerem que o aumento da mobilidade tem de estar atrelado aos limites de sustentabilidade impostos pelo ambiente, pelo uso de energia, de espaço e dos demais recursos escassos para o planeta.

Ressaltamos que os benefícios da mobilidade sobre trilhos são conhecidos, mas, sem planejamento, as cidades ficam reféns de soluções de curto prazo e não resolvem o problema da mobilidade. É preciso superar velhas práticas, para avançar com a implantação de sistemas de transporte coletivo adequados à realidade das cidades. E isso envolve todos os sistemas, sejam BRTs ou trilhos!

(*) Presidente do Conselho da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos e (**) Diretora executiva da ANPTrilhos

SEMPRE EDITORA LTDA

FUNDADOR Vittorio Medioli

PRESIDENTE Laura Medioli

VICE-PRESIDENTE Marina Medioli

DIRETOR COMERCIAL Marcelo Mota

GERENTE ADMINISTRATIVO Edvaldo Camilo

GERENTE DE RELACIONAMENTO Mariana Rabelo

EDITORES EXECUTIVOS

Renata Nunes
Juvercy Júnior

COORDENAÇÃO DE JORNALISMO Flaviane Paixão

EDITORES

Primeira Isis Mota

Política Marina Schettini e Cynthia Castro

Opinião Frederico Duboc

Economia/Brasil/Mundo Karlon Aredes e Carla Chein

Cidades Tatiana Lagôa

O Tempo Sports Frederico Jota e Geremias Sena

Magazine/Interessa Fabiano Fonseca e Ana Clara Brant

Fotografia Daniel de Cerqueira