

Menos carros, melhor qualidade de vida

Author(s):

[Ricardo Coelho](#) ^[1]

Show Author Info?:

0

Em qualquer cidade portuguesa, o ordenamento urbano e a política de transportes subordinam-se ao transporte individual, sendo prejudicado em termos de tempo de deslocação e de conforto quem se desloca de transportes coletivos. O resultado é que temos cidades com níveis de poluentes perigosos e de ruído acima do permitido pela legislação europeia. Mas não tem de ser assim.

Numa cidade, as deslocações devem ser feitas tanto quanto possível recorrendo aos transportes coletivos e aos modos de deslocação leves (andar a pé ou de bicicleta). Para que isto seja possível, contudo, é necessário desenhar a cidade e pensar a política de transportes de forma a reduzir a necessidade do uso de transporte individual e não de forma a tentar acomodar uma sempre crescente procura de espaço para circulação automóvel. Uma das medidas fundamentais neste domínio é a progressiva redução do preço dos transportes públicos, cujo uso deve ser gratuito.

Prescindir do pagamento do bilhete nos transportes públicos resultaria num investimento público desesperadamente necessário em ar puro, menores emissões de gases com efeito de estufa, menor dependência de petróleo importado, menos acidentes, mais tempo livre e mais espaço na cidade para espaços verdes e de lazer. Em suma, trata-se de um investimento em melhor qualidade de vida.

Não se trata de um investimento muito avultado e é provável até que o saldo final seja positivo. Afinal, a dependência do automóvel privado também implica custos consideráveis, como os gastos exorbitantes em infraestruturas para automóveis, como estradas, ruas e parques de estacionamento e os gastos adicionais com o tratamento de doenças pulmonares causadas pela inalação de partículas emitidas pelos automóveis. Mesmo para as empresas de transportes públicos, a perda de receitas provocadas pelo fim do pagamento de bilhetes seria em parte compensada pela eliminação dos custos inerentes aos sistemas de venda e validação de bilhetes, incluindo os prejuízos causados pelos atrasos na circulação que provocam.

O valor deste investimento, acrescente-se, não é suficientemente relevante para que coloque, por si só, em causa a sobrevivência financeira das empresas de transportes públicos. As elevadas dívidas destas empresas decorrem do seu sobre-endividamento e consequente pagamento de juros exorbitantes e não dos seus custos operacionais, que são relativamente baixos.

Além das vantagens mencionadas, o investimento em transportes públicos gratuitos permitiria acabar com três tipos de discriminação entre modos de deslocação. O primeiro é a discriminação positiva de que gozam as deslocações em viatura própria, na medida em que não é cobrado o acesso às ruas e estradas que foram pagas pelo Estado (nem seria geralmente razoável ou sequer exequível fazê-lo). Esta discriminação acaba por exacerbar as desigualdades existentes, na medida em que as pessoas com menores rendimentos, assim como as mulheres e os jovens, usam muito mais os transportes públicos que os homens adultos de classe média ou alta. Acabar com esta discriminação é, portanto, uma questão de justiça social.

A segunda discriminação dá-se entre diferentes tipos de deslocação em transportes coletivos. Em Matosinhos, por exemplo, quem se quiser deslocar ao Mar Shopping para fazer compras pode usar um autocarro gratuito, financiado pela empresa gestora do centro comercial, que assim garante maior fluxo de clientes. Quem procurar outros destinos, contudo, terá de usar os autocarros da STCP ou o metro, pagando um bilhete cada vez mais caro, ou recorrer aos transportes coletivos privados, que são caros apesar de serem financiados pelo Estado. As empresas gestoras de outros espaços comerciais na zona servidos por transportes públicos não contribuem em nada para o seu financiamento, apesar de serem beneficiadas pelo seu funcionamento regular.

A terceira discriminação ocorre a nível geográfico. Enquanto as empresas de transportes públicos de Lisboa e Porto são financiadas pelo Estado (pelo menos enquanto não são desmanteladas e entregues a privados em retalhos), as operadoras de transportes públicos noutras cidades não recebem um cêntimo do orçamento central, apresentando consequentemente um nível de qualidade e cobertura territorial muito abaixo do desejável.

Em todo o mundo, há inúmeras experiências de criação de transportes públicos gratuitos, invariavelmente com resultados positivos ao nível da redução das deslocações em transporte individual.¹ Recentemente, Tallin, Estónia, tornou-se na primeira capital do mundo a disponibilizar transportes gratuitos para toda a sua população residente.² Em Portugal, país colonizado pela ditadura austeritária, os preços dos bilhetes de transportes públicos têm vindo a disparar, chegando-se ao ridículo de termos pessoas a ter de escolher entre ir a pé para o emprego ou a demitirem-se, dado que o salário não permite pagar os custos de transporte.

A mobilidade é um direito e os direitos não se pagam. Está na hora de inverter a tendência neoliberalizadora e baixar progressivamente mas rapidamente os preços dos transportes públicos. O custo de não o fazermos não é apenas elevado, é mesmo insuportável.

¹ Ver, por exemplo, um estudo sobre a criação de um sistema de transportes gratuitos para estudantes em Bruxelas em <http://www.openstarts.units.it/xmlui/handle/10077/5893> [2]

2 <http://www.esquerda.net/artigo/tallin-%C3%A9-primeira-capital-europeia-com-transportes-p%C3%BAblicos-gratuitos/26354> ^[3]

Sumário da Home:

Está na hora de inverter a tendência neoliberalizadora e baixar progressivamente mas rapidamente os preços dos transportes públicos. O custo de não o fazermos não é apenas elevado, é mesmo insuportável.

Lead:

Está na hora de inverter a tendência neoliberalizadora e baixar progressivamente mas rapidamente os preços dos transportes públicos. O custo de não o fazermos não é apenas elevado, é mesmo insuportável.

Sobre o/a autor(a):

- [Biblioteca](#)
- [Agenda](#)
- [Jornal Esquerda](#)
- [Blogsfera](#)
- [Comunidade](#)
- [Revista Vírus](#)
- [Wikifugas](#)
- [Ficha Técnica](#)

URL de origem: <http://www.esquerda.net/opinioao/menos-carros-melhor-qualidade-de-vida/26870>

Ligações:

[1] <http://www.esquerda.net/autor/ricardo-coelho>

[2] <http://www.openstarts.units.it/xmlui/handle/10077/5893>

[3] <http://www.esquerda.net/artigo/tallin-%C3%A9-primeira-capital-europeia-com-transportes-p%C3%BAblicos-gratuitos/26354>