



UNIVERSIDADE DO VALE DO TAQUARI - UNIVATES  
CURSO DE ANÁLISE E DESENVOLVIMENTO DE SISTEMAS

**RESUMO DO ARTIGO DE OPINIÃO *O TRÂNSITO DE SÃO PAULO  
TEM SOLUÇÃO?*, DE EDUARDO VASCONCELLOS**

Alessandra Elisa Santana

Lajeado, março de 2022

O engenheiro civil, sociólogo, doutor em políticas públicas e especialista em mobilidade urbana Eduardo A. Vasconcellos, no artigo de opinião *O Trânsito de São Paulo tem solução?*, publicado em sua coluna na seção “Opinião” do jornal Folha de São Paulo em 10 de dezembro de 2017, apresenta os motivos do porquê as pessoas optarem pela locomoção em automóveis mesmo com todo o congestionamento em São Paulo, e defende que a solução para diminuir a quantidade de veículos nas vias públicas seja o impacto causado pelo custo de sua utilização.

O autor relata, inicialmente, que o congestionamento de veículos traz consequências negativas à sociedade e que as vantagens no seu uso estão relacionadas aos benefícios recebidos, sendo eles subsídios à gasolina; estacionamento gratuito diário de 1 milhão de automóveis nas ruas (se fosse cobrado R\$10,00 por veículo, seria um subsídio oculto, de no mínimo R\$3 bilhões por ano); os milhares de quilômetros de faixas asfaltadas para estacionar veículos gratuitamente, que custaram bilhões de reais à cidade e precisam de manutenção permanente; e o sistema de táxi, que recebe em torno de R\$250 milhões de subsídios por ano, que também diminui a eficiência dos ônibus nos corredores, aumentando sua poluição e custo operacional.

De acordo com Vasconcellos, os automóveis são 80% dos veículos nas vias principais e ocupam muito mais espaço que os ônibus para transportar menor quantidade de pessoas. Ele relata também que apenas 15% dos veículos estão simultaneamente nas ruas no congestionamento da tarde, em São Paulo.

Para mostrar o desinteresse das pessoas em mudanças no sistema de mobilidade, o engenheiro apresenta o resultado de um estudo para o horizonte de 2030, que mostra que apesar de um grande investimento nos sistemas de transporte público, sua participação nos deslocamentos das pessoas não aumentaria significativamente. E o motivo disso é que as medidas não eram de restrição ou desincentivo ao uso excessivo de automóveis. Ou seja, o usuário faz a escolha considerando principalmente o conforto e o custo direto de uso, que para a maioria dos usuários de automóvel, é inferior ou no máximo igual ao do transporte coletivo.

Por fim, Vasconcellos afirma que para evitar o uso excessivo do automóvel é preciso que o custo cobrado e percebido pelas pessoas incorpore seus impactos físicos, ambientais e econômicos. O custo precisa ser alterado para valores parecidos com os europeus, onde usar o carro em grandes cidades custa de cinco a sete vezes mais que usar o transporte público. Além disso, o autor diz que poderíamos buscar aumentar dos 50% atuais para 70% a participação do transporte coletivo nas viagens motorizadas e reduzir 30% o uso do automóvel no sistema viário principal durante o dia, que é possível para a maioria das pessoas.

O autor finaliza o artigo de opinião afirmando ser necessário complementar a rede de metrô, ampliar o sistema de preferência para ônibus, limitar o crescimento do sistema viário a casos especiais, definir uma política de estacionamento que cobre por usar este espaço público e avançar na reorganização da mobilidade nos bairros, facilitando a caminhada e o uso de bicicletas, melhorando assim, a qualidade.

#### Referências:

VASCONCELLOS, Eduardo A. O Trânsito de São Paulo tem solução?. Folha de S. Paulo, São Paulo, 10 dez. 2017. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1NyNQPhLFB9A-0H3WOyp4c9UR3fmacJgs/view>. Acesso em: 30/03/2022.