

## STCP: uma rede nova mas demasiado esburacada...

Escrevi há tempos à STCP e ao seu provedor do cliente congratulando-me com o serviço SMS *bus*, que uso regularmente e me permite, pese embora o preço, evitar longas esperas nas paragens. Saudei ainda a empresa pelo serviço de itinerários que disponibiliza na internet, aproveitando para sugerir um conjunto de melhorias que, infelizmente, nunca chegaram a ser concretizadas.

A cidade do Porto, em particular, tem historicamente motivos para se orgulhar do seu sistema de transportes, apesar das muitas debilidades que lhe são conhecidas. Desde os carros americanos, cuja inauguração em Portugal coube à invicta, passando pelos saudosos eléctricos e tróleys, até ao autocarro laranjinha (bem mais vivazes, acrescentaria eu, do que os pálidos azulões actuais...) e culminando, como não poderia deixar de ser, na rede de metro, a oferta de transportes foi evoluindo e expandindo-se territorialmente.

Pois foi este grande salto qualitativo ao nível do transporte público – o metro – que, ironicamente, veio ditar o aparecimento da nova rede da STCP. Embora a razão de ser desta mudança profunda tenha sido, em teoria, a necessidade de articular os autocarros com o metro (objectivo com o qual todos estaremos de acordo), na verdade ela serviu para muito mais do que isso. Serviu, antes de mais, para baralhar todos os utentes com uma contra-intuitiva numeração de 3 dígitos. Muito mais grave do que isso, naturalmente, foi a degradação da qualidade de serviço que tem motivado tantos protestos.

Para melhor se entenderem as queixas das populações gostaria de enfatizar a importância do transporte público. É que embora o uso do automóvel esteja em crescendo e domine já as deslocações, é assinalável o número de pessoas que ainda depende ou usa aquele meio. Só em 2005 a STCP transportou 209 milhões de passageiros (a TAP, por exemplo, transportou “apenas” 6,4 milhões). O transporte público significa, diariamente e para milhares de cidadãos, a diferença entre aceitar ou não um emprego, entre colocar ou não os filhos numa escola, entre poder ou não deslocar-se ao centro de saúde para fazer um tratamento. O sistema de mobilidade é visto normalmente no seu conjunto e caracterizado por estatísticas e indicadores, mas

a dimensão individual não pode ser ignorada, sob pena de se desvirtuar o verdadeiro objecto desse sistema. Qualquer noção de justiça social, de desenvolvimento e de qualidade de vida na região do Porto perde o sentido sem um serviço público de transportes com qualidade.

Por este motivo, diria que qualquer mudança na rede deveria ser progressiva e adaptativa – e não brusca, como sucedeu. Acresce que os utentes foram praticamente ignorados em todo o processo: não se conhece a participação activa de qualquer comissão durante a fase de estudo; não houve lugar a uma discussão pública prévia, que é obrigatória em vários outros casos como a aprovação de planos de ordenamento ou nas avaliações de impacte ambiental; as mudanças foram anunciadas apenas durante a segunda quinzena de Dezembro. Mas há mais: no início do ano, as paragens conservavam os horários e os percursos antigos; ainda hoje, não existe um mapa representando o conjunto da nova rede, como fez notar o Arq. Correia Fernandes na sua crónica no JN (12-01-2007); no interior de muitos autocarros, os mapas e horários parcelares para distribuição são referentes a outras linhas (imaginem: no interior do 302 folhetos do 804, e assim por diante...). Convém lembrar ainda que só agora, depois de mais de 700 reclamações, é que a STCP decidiu permitir a troca das senhas antigas. Pergunto apenas: será objectivo da empresa afastar os seus clientes?

Quando se ouvem e lêem as críticas específicas à nova rede percebemos que elas são tudo menos maliciosas. Representam, pelo contrário, graves problemas de mobilidade sentidos por pessoas concretas e que antes não existiam ou não tinham a mesma dimensão. Estas reclamações são compreensíveis à luz do modelo em que a nova rede da STCP assenta: basicamente, uma mobilidade espartilhada por diversos percursos mais pequenos cujo intuito é minimizar a duplicação de linhas num mesmo local e não os tempos de viagem. Para além de viagens mais demoradas e mais penosas, devido ao aumento dos transbordos necessários, há comunidades que deixaram de ser servidas por transporte público, outras que perderam o serviço ao fim-de-semana e linhas que circulam com menor regularidade. No fundo, apesar da publicidade tanto propalada de uma rede “inspirada em si” (chega a ser comovente...), verifica-se que ela responde pior às necessidades das pessoas do que a anterior. Para que serve, então?

É preciso distinguir propaganda de informação. Se a nova rede é tão melhor para os utentes como a STCP reclama, fica aqui o desafio à administração para que demonstre, com exemplos concretos e de forma imparcial, os benefícios em termos de duração e

de conforto que ela trouxe. Na verdade, a empresa tem passado implicitamente a mensagem de que a rede não foi tão bem desenhada assim, visto ter procedido a diversos ajustamentos em virtude dos protestos públicos.

Já a falta de pontualidade dos autocarros não pode ser imputada à STCP. Aqui a responsabilidade é dos municípios que, apesar de acharem natural que o metro circule em canal próprio, já aceitam de bom grado ver os autocarros parados em filas de trânsito. Muito recentemente, e apesar de ser compromisso eleitoral de Rui Rio desde 2001, a Câmara Municipal do Porto anunciou que está a pensar na criação de novos corredores *bus*. Senhores decisores: quanto tempo mais precisam para resolver uma necessidade tão evidente?

Uma leitura de todo este cenário como um ataque generalizado ao serviço público de transporte é exagerada, visto que o metro do Porto é recente e proporcionou grandes benefícios aos cidadãos. Mas é preciso também entender que o metro resolve apenas uma pequena parte das necessidades de mobilidade, e que apostar num sistema de autocarros eficiente continua a ser tão premente como antes. Não é tarde para se corrigirem os erros e se começar a tratar os utentes com a dignidade que merecem. Também as políticas que têm apoiado directa ou indirectamente o uso do automóvel não são um carma, podem ser mudadas assim haja vontade. O essencial é acreditar que a cidade e a região serão mais solidárias, mais humanas, mais ecológicas e mais desenvolvidas com uma boa rede de transportes públicos onde a qualidade do serviço e interesse do utente sejam a prioridade e não um adereço.

Nuno Quental

Eng. do Ambiente e dirigente da associação Campo Aberto

13 de Janeiro de 2007

(Publicado no Público, edição local Porto, de 14 de Janeiro)