

## PONTE DA INDEPENDÊNCIA

As pontes Pedro Ivo e Colombo Salles não dão mais conta do serviço. Cada uma tem quatro pistas de rolamento, que ficam entupidas de veículos nos horários de pico. Grande parte são veículos particulares, com um ou dois passageiros cada. Em alguns poucos momentos o movimento é ralo, “civilizado”. No restante, tenso.

A ponte Hercílio Luz, senhora vetusta, agoniza em meio a promessas de recuperação. Quando tudo parecia certo e a preparação para as obras já mostrava o ar de sua graça, as promessas agora perigam naufragar de novo. Logo após o anúncio de que o governo do estado efetuou cortes substanciais nas verbas para a recuperação, a mídia alardeia o risco de desabamento iminente do monumento.

Mas a sua reabertura talvez não aliviasse tanto assim a carga de suas irmãs mais novas. Movimentos ruidosos pretendem transformá-la em passarela, bar, teatro ao ar livre, espaço para comercialização de artesanatos. Talvez não seja uma má idéia, já que a sua contribuição para desafogar o tráfego de veículos seria tênue. De qualquer forma, os 174 milhões de reais previstos para a sua recuperação parecem ser um investimento bastante alto para trocar a finalidade daquele importante bem cultural. Uma saída honrosa e útil seria utilizá-la apenas para ambulâncias, viaturas policiais, bombeiros (deixando de lado quem sabe caminhões-tanque), motos, carroças... enfim, veículos leves ou de serviço.

É preciso muito mais para resolver o problema de trânsito entre a ilha e o continente em Florianópolis-SC. Há projetos vistosos para uma nova ligação, que incluem uma ponte acima e no meio das duas caçulas e um túnel subaquático ao norte da anciã Hercílio Luz.

Dados recentes indicam que passam pelas duas pontes hoje em operação, 175 mil veículos por dia.

O DETRAN-SC informa que na capital do estado catarinense a frota atual já ultrapassou a marca de 270 mil veículos. São José, município vizinho “colado” à Florianópolis, possui mais de 115 mil veículos. Biguaçu, outro município limítrofe à capital, possui uma frota de quase 30 mil veículos. Palhoça, município muito próximo, possui cerca de 70 mil veículos.

O trânsito entre os quatro municípios (e vários da região da grande Florianópolis) é constante e intenso – comércio, escola, moradia, lazer... são “intercambiados” cotidianamente entre os lados insular e continental.

Quando projetada – em sua segunda tentativa de construção –, o governador Hercílio Luz pretendeu denominar a ponte de Independência. Consumido por um câncer, Hercílio faleceu antes da inauguração da portentosa obra de engenharia, cartão postal do município. Em sua homenagem, a ponte passou a chamar-se Hercílio Luz, engenheiro-governador que a idealizou e por ela lutou com desenvoltura de um empreendedor. Por cerca de 50 anos a ponte deu conta do recado sem vacilar.

Vieram o desenvolvimento, as montadoras de veículos brasileiras, o inchaço das cidades, a mudança dos costumes, a febre do consumo. Aliando tudo isso à precariedade dos planos de urbanização, às dificuldades de planejar racionalmente o transporte público, à caótica visão de valorização do transporte particular, é difícil imaginar que alargar ruas, construir pontes, aterrar praias e construir estacionamentos verticais nos centros das cidades vá dar conta de resolver o problema de mobilidade urbana, conferindo independência à liberdade de ir e vir.

Devemos ser, neste exato momento em que escrevo este texto (20h10min do dia 5 de abril de 2011), segundo o [www.wordometers.info](http://www.wordometers.info), 6.914.817.409 habitantes na Terra. No

mundo todo, só neste ano, já terão sido produzidos 13.504.189 veículos automotores.

O Brasil, em 2010, produziu mais de 3 milhões de automóveis.

Também não dá para esquecer que há um forte desequilíbrio na matriz de transportes brasileira. A distribuição entre os modais rodoviário, ferroviário, aquaviário, aeroviário e dutoviário denuncia uma opção desmedida pelo primeiro. Pior. Deixando de lado o escoamento da produção, que estranhamente tem o seu forte no modal rodoviário, o transporte de passageiros é preferencialmente, e com nítidos incentivos institucionais, feito com base em veículos particulares.

Há poucos meses uma revendedora de veículos da cidade ostentava uma faixa muito significativa, ícone de nossos tempos, que dizia mais ou menos o seguinte: “Você ainda anda de ônibus? Resolva aqui os seus problemas”.

Discutir se deveríamos ou não ter direito a possuir veículos particulares soa a estultice, talvez a utopia ou a discurso de bar.

Mas afinal qual será o nosso futuro se esse sonho de liberdade se tornar realidade para todos os seres humanos? Ou um dia iremos determinar quem pode e quem não pode ser detentor desse fantástico símbolo de *status*, que promete uma mobilidade que por si só é utópica, insustentável e enganosa?

É bem possível que o futuro nos julgue pessimamente pelas opções enviadas que sustentamos hoje sem assumirmos as nossas responsabilidades mais óbvias.

A ponte da nossa independência, tenho quase certeza, não deve surgir milagrosamente de aumentos de espaços para as nossas criações tecnológicas, esquecendo de nós próprios, seres humanos.

Quanto à Hercílio Luz, faço votos de que ela continue por muito mais tempo do que eu próprio a fazer parte do cenário desse pedaço de terra.

Luiz Teixeira do Vale Pereira  
NEPET – abril de 2011