

Use com moderação

Com os congestionamentos reduzindo a mobilidade e a qualidade de vida nas grandes cidades, o lado negativo da balança tem pesado mais que os benefícios trazidos pela economia do automóvel **POR MAGALI CABRAL ARTE DORA DIAS**

Quando uma via engarrafa, boa parte dos motoristas se reorganiza e procura outros acessos ou horários. Quando surge um caminho alternativo, essa demanda reprimida que estava "invisível" reaparece, provocando novos congestionamentos uma só vez

Uma grande demanda por carros somada a uma grande oferta de carros só poderia mesmo acabar em um enorme congestionamento. As grandes cidades brasileiras, especialmente São Paulo, estão literalmente parando e os caminhos para melhorar a mobilidade parecem ainda distantes. Pelo menos é página virada o tempo em que se acreditava que a construção de grandes obras viárias, como viadutos, túneis e pontes, solucionaria o problema. Sabe-se hoje que por trás de toda fila esconde-se outra fila, a chamada **demand reprimida**. Assim, entre um engarrafamento e outro, o aprendizado da vez passa a ser agora a valorização do transporte coletivo, única forma de muita gente se locomover ocupando menos espaço.

Apesar da constatação, é inútil "vilanizar" o carro, cuja lataria reluzente e o cheirinho de novo continuam acalentando o sonho de consumo das novas gerações. Vários países encontraram fórmulas de convívio civilizado do automóvel com pedestres, bicicletas e ônibus. Além disso, seu papel na economia brasileira tem sido importante. A indústria automobilística gera 1,5 milhão de empregos diretos e indiretos e contribui com uma parcela de quase 7% no PIB, quando embutidos na conta os principais insumos (minério de ferro e borracha, por exemplo) e também os impactos da produção "a jusante", como revendas e consumo de combustível. O vilão dessa história não é o carro em si, mas o seu uso exagerado e desordenado que, em grande parte, é decor-

rência da falta de políticas públicas de transporte urbano.

Entretanto, para Aron Belinky, do Instituto Vitae Civilis, "a raiz desse problema ao qual estamos todos presos – seja pelos nossos hábitos e fantasias, seja pela falta de políticas públicas que viabilizem alternativas – está, sim, no pequeno e poderoso grupo de megaempresas anacrônicas". Segundo ele, as montadoras tentam a todo custo manter seu modelo atual de negócios de modo a não perder seus ganhos e vantagens estratégicas. "Enquanto isso – protesta Belinky – perpetuam problemas graves, destruindo a saúde e o tempo de bilhões de pessoas, além de prejudicar o meio ambiente de modo geral." (*mais sobre as montadoras à pág. 38*)

De fato, o Brasil vive um momento de franca expansão do transporte individual. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) mostra, em estudo recente, que o aumento das vendas de automóveis chegou a 8% em 2011 e o de motocicletas quase bateu os 13%, bem acima do crescimento do PIB. Segundo o autor da pesquisa, Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, a expansão ocorre em decorrência do aumento de renda da população conjugado com a maior oferta de veículos automotores. "As indústrias aumentaram muito a sua capacidade produtiva e houve toda uma política pública voltada para desovar essa produção, com redução de imposto e maior oferta de crédito."

O olhar sistêmico enxerga o lado avesso dessa política, sobretudo na área da saúde, que consome parte da arrecadação de impostos para recuperar vítimas dos





Prejuízos ou impactos negativos de uma determinada atividade econômica que são arcados pela sociedade, e não por quem os gerou

acidentes e da poluição provocados pelo trânsito. Segundo a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), o custo anual dos acidentes alcançou R\$ 40 bilhões em 2011. As chamadas **externalidades negativas** provocadas pela hegemonia do transporte individual motorizado produzem ainda o pior dos números: 42 mil mortes ao ano. A Abramet calcula que apenas a proporção de uma em 17 mil infrações cometidas por motoristas seja convertida em multa. De certa forma, o trânsito torna infratores até aqueles que se julgam “do bem”.

“Se me perguntarem se o carro ‘valeu a pena’, a resposta é não”, afirma, taxativo, Eduardo de Alcântara Vasconcellos, coordenador-geral do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP) e um dos maiores especialistas em transporte urbano do País. Ele fez as contas e descobriu que, desde meados do século passado – quando a oferta interna de automóveis começou a ganhar escala – até hoje, cerca de 1 milhão de vidas foram interrompidas em acidentes de trânsito. E mais: até 2014, o uso irresponsável da motocicleta nas grandes cidades terá matado 100 mil pessoas em pouco mais de dez anos. “Que grave erro de política pública deixar essa tecnologia entrar nas ruas sem nenhum cuidado!” Dito isso, Eduardo Vasconcellos retoma o assunto da mobilidade urbana com a frieza técnica que o tema exige.

VAIVÉM

Na Região Metropolitana de São Paulo ocorrem diariamente 40 milhões de deslocamentos a pé, de bicicleta, de transporte coletivo e de carro. Como são cerca de 20 milhões de habitantes, cada pessoa faz em média dois deslocamentos: um da origem (casa) ao destino (trabalho, escola etc.), outro de volta à origem. Nos países desenvolvidos, essa média chega a 4 deslocamentos/dia. Significa, segundo Vasconcellos, que, quanto maior a renda, maior o número de deslocamentos. Ou seja, à medida que enriquecer, o habitante da Grande São Paulo poderá chegar a fazer até 80 milhões de percursos por dia.

Nesse caso a cidade para? Se a maior parte desses deslocamentos continuar a ser feita por meio do transporte individual, naturalmente que sim. Tóquio, por

"Se me perguntarem se o carro valeu a pena, a resposta é não", diz especialista em transporte

exemplo, é muito rica, tem quase 30 milhões de pessoas vivendo em uma área similar à da cidade de São Paulo e sua mobilidade é exemplar. Lá, porém, 90% dos moradores usam transporte coletivo. A megalópole japonesa possui nada menos do que três bons sistemas de metrô e os carros ficam na garagem como última alternativa de deslocamento, pois usá-los custa caro.

O especialista da ANTP observa que, por mais abrangente que seja, o Metrô quase nunca atende totalmente uma grande cidade, menos ainda as suas periferias. Para isso servem os ônibus. Ou pelo menos deveriam servir. No Brasil, quando custo e tempo estão na balança, é mais vantajoso usar o carro do que pegar um ônibus. A maioria das pessoas escolhe o modo de transporte baseada no custo direto que terá de desembolsar para ir e voltar. “Não pense que o parisiense médio anda de ônibus e de metrô porque é mais consciente que o paulistano. São mecanismos de políticas públicas de transporte que direcionam esse comportamento”, assinala o técnico da ANTP, responsável por um estudo que mostra o custo de andar de ônibus, de moto e de automóvel aqui no Brasil.

Se nas cidades europeias o uso diário do carro custa caríssimo em relação ao custo do transporte coletivo, no Brasil, o sinal que a política de transporte dá para os brasileiros é inequívoco: se puder, não use ônibus. Usá-lo exige um desembolso três vezes maior do que utilizar motocicleta e quase igual ao do carro – em uma viagem hipotética de 7 quilômetros nas cidades brasileiras, o passageiro do ônibus desembolsa R\$ 2,17, o motociclista, R\$ 0,77, e o motorista do automóvel, cerca de R\$ 2,30. Quando esse mesmo cálculo embute o custo social (acidentes e poluição) e outros custos (impostos, taxas, manutenção e depreciação), o ônibus passa a ser o meio mais econômico. “Mas a tendência da maioria

das pessoas é calcular o quanto vai tirar do bolso no dia a dia”, explica Vasconcellos. O fator tempo, outro aspecto importante na escolha do modo de transporte, também não favorece o ônibus, em média mais lento que as motocicletas e os carros. *(mais detalhes sobre os custos da mobilidade em bit.ly/MDNuSf)*

O encarecimento do transporte público, conforme o estudo *A Mobilidade Urbana no Brasil*, publicado pelo Ipea, decorreu do aumento de preços de itens que compõem a estrutura de custos do sistema de ônibus e da queda de produtividade. Por exemplo, houve aumentos no preço do óleo diesel na bomba e nos gastos com o combustível devido ao maior tempo gasto no trânsito. “O aumento persistente das tarifas de ônibus urbano acima da inflação, combinado com a melhoria das condições gerais de renda da população – particularmente nos últimos oito anos –, estimula a substituição de viagens de transporte coletivo por outros modos individuais”, deduz o comunicado.

TOLERÂNCIA

O limite de tempo que as pessoas são capazes de tolerar em seus deslocamentos diários gira em torno de 60 minutos. “De modo geral, ninguém aguenta física ou psicologicamente passar mais de uma hora diariamente se deslocando para ir e outra para voltar. Os mais penalizados acabam reorganizando sua rotina (exemplo: fazendo *home office* mais vezes), mesmo que em um patamar ruim”, garante Eduardo Vasconcellos.

O tempo médio de deslocamento dos trabalhadores brasileiros, informado pelo IBGE na última Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad), está chegando a este limiar: cresceu 6% entre 1992 e 2008 nas dez principais regiões metropolitanas do País, chegando a 40 minutos. A Grande São Paulo ajuda a elevar a média nacional, pois já entrou na casa dos 50 minutos por percurso. A tendência das cidades muito congestionadas, na hipótese de nada ser feito, é a sua **descentralização progressiva**, em decorrência de uma mudança de hábito que sempre acaba ocorrendo quando os limites de tolerância são pressionados.

Em relação ao futuro da mobilidade em São Paulo, Vasconcellos é um otimista. Afinal, a metrópole está adquirindo expressão econômica cada vez maior e tem

pretensões de virar uma cidade global. Toda a sociedade, inclusive o setor empresarial, que controla os grandes investimentos e as atividades econômicas, sente o incômodo da falta de mobilidade. É o primeiro sinal de que o momento do salto de qualidade se aproxima. Soluções técnicas e econômicas existem e devem ser implementadas assim: no plural. Ações isoladas restritivas, como pedágio urbano *(mais em reportagem à pág. 42)*, ou alternativas – novas linhas do Metrô – não resolverão sozinhas o problema. “Na mobilidade urbana não existe a bala de prata, ou o problema já estaria resolvido há muito tempo”, avisa Vasconcellos.

PROBLEMAS EM MASSA

O perigo de matar ou ferir uma pessoa é o mais grave dano no trânsito em países em desenvolvimento e o Brasil apresenta um dos piores números no quesito – 42 mil mortes em 2011, das quais 25% por ocorrências envolvendo motocicletas. Para o presidente da Abramet, Mauro Augusto Ribeiro, a última medida de forte impacto positivo nessa área foi o lançamento do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sancionado em 1998. “Eu diria que foi um marco”, afirma o presidente da Abramet, Mauro Ribeiro. As mortes no trânsito desencaram e a lei do uso do cinto de segurança “pegou”.

Nos últimos dez anos, porém, as conquistas do novo CTB anularam-se com o aumento da frota de carros e, principalmente, de motocicletas. Atualmente, as principais campanhas de combate à violência no trânsito são a “lei seca” e a de respeito à faixa de pedestre.

O segundo problema mais sério é a poluição atmosférica, decorrente do uso de energia fóssil pelos

Ao se buscar trabalho mais próximo de casa – por exemplo abrindo um comércio –, acabam-se criando novos empregos em localidades mais periféricas, aumentando a descentralização



De acordo com o médico especialista em poluição atmosférica e professor da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP), Paulo Saldiva, a poluição em São Paulo é responsável por 4 mil mortes ao ano e pela redução em 2 anos na expectativa de vida média dos paulistanos

motores a combustão. A fumaça dos escapamentos tem dois tipos de poluentes. Um é formado por monóxido de carbono, dióxido de enxofre e material particulado, entre outras substâncias, e é altamente **prejudicial à saúde**. O outro tipo são as emissões de CO₂, que contribuem para o aquecimento global. O Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), criado em 1986, tem feito a diferença, ao fixar prazos e limites máximos de emissão para os veículos produzidos no país ou importados.

O tempo gasto em congestionamento é o fator que mais incomoda. Veículos demais no espaço da rua causam um fenômeno não linear. Se o número de automóveis em uma rua aumenta 10%, o tempo para percorrê-la será proporcionalmente maior que 10%, razão pela qual os congestionamentos se formam rapidamente. O tempo perdido também tem um valor econômico. A pessoa, depois de ficar uma hora em pé no ônibus, sofre uma perda natural de produtividade.

Mesmo os que usufruem o conforto de um carro perdem bem-estar e horas de trabalho.

O quarto elemento, o efeito barreira, raramente é percebido pelo conjunto da sociedade. Este ocorre quando um sistema viário começa a receber um fluxo tão alto de veículos a ponto de impedir a mobilidade das pessoas que moram no lugar, especialmente crianças e idosos. Aos poucos, as pessoas permanecem mais tempo em suas casas e isolam-se do convívio social. As mobilizações contra essa – pouco percebida – deterioração da qualidade de vida só costumam ocorrer quando alguém é atropelado e morto. Nesses casos, o poder público costuma aparecer com a “solução” das lombadas reductoras da velocidade.

As películas escuras que cobrem os vidros da maioria dos automóveis em circulação também contribuem para o efeito barreira do trânsito. O hábito, adotado em razão de outro tipo de violência, reduziu a comunicação visual entre os motoristas e entre estes e os pedestres, diminuindo mais ainda a afabilidade no trânsito.

Ainda dá pra piorar

A indústria automobilística, que projeta números crescentes de produção, continua sem esclarecer como pretende lidar com a questão da mobilidade. Enquanto isso, outras organizações propõem caminhos alternativos para minimizar o problema **POR MAGALI CABRAL**

As projeções da indústria automobilística são arrojadas para os próximos anos: existe capacidade para alcançar em 2020 uma produção de 6,3 milhões de veículos – um aumento de 75% em relação a 2011. Outra forma de contabilizar esses valores é a seguinte: se hoje existe um veículo para cada 6,3 habitantes, em 2020, quando enfim a produção se estabilizará, será 1 para cada 3 pes-

soas. Qual será o impacto dessas metas no trânsito das grandes cidades? E de que forma problemas crescentes com a mobilidade podem afetar os negócios das próprias montadoras, no momento em que o modelo de transporte individual colapsa e as pessoas cada vez mais buscarem outras formas de se locomover e acessar o que se desejam?

Procurada pela reportagem, a Anfavea, associação que representa a indústria automobilística, não conce-

deu entrevista a PÁGINA22 para falar do seu entendimento sobre a questão da mobilidade urbana e nem como esse tema pode influir em futuros cenários de mercado do setor. Por e-mail, o diretor de relações institucionais da entidade, Ademar Cantero, disse que “a indústria compete a produção de adequados veículos de passeio e de transporte público, atendendo plenamente às legislações de segurança e de emissões”. Em nenhuma passagem do e-mail ele mencionou intenção da indústria em promover outros planos de mitigação dos problemas provocados pelo excesso de veículos em circulação.

Na mensagem, a Anfavea apenas opina que a mobilidade não deve ser vista a partir de um ou outro aspecto isoladamente, mas de um conjunto de fatores: quantidade de veículos, transporte individualizado, transporte público eficiente, adensamento residencial e populacional, infraestrutura viária, engenharia de trânsito, planejamento urbano e o uso racional do automóvel, além da educação do consumidor. Além disso, a entidade defendeu a inspeção veicular não só ambiental, mas também dos itens de segurança em nível nacional e mais rigor na fiscalização de trânsito.

Em maio de 2008, reportagem de PÁGINA22 (“A parte que te cabe”) já questionava a Anfavea sobre a eventual responsabilidade do setor automotivo no enfrentamento do problema. Na época, também por meio de uma nota por escrito, sem conceder entrevista, a entidade afirmou ter “consciência, por si e pela indústria que representa, que é de sua responsabilidade social colaborar para a fluidez e mobilidade do trânsito”. Nesse sentido, disse participar de fóruns em que o tema é debatido. Informou também ser membro permanente das câmaras temáticas do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Mas quem anda no dia a dia pelas grandes cidades sabe que é preciso mais do que isso.

VIAS ALTERNATIVAS

Enquanto a Anfavea não esclarece muito bem a sua participação efetiva nas soluções para a mobilidade, várias outras organizações se mobilizam na busca de medidas que melhorem o trânsito pesado e poluente das cidades. O Banco Mundial, por exemplo, comanda desde março o Projeto Piloto de Mobilidade Corporativa na região da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, na Zona Sul de São Paulo, onde se concentra o maior



percentual de carros transportando apenas seu próprio motorista. (mais em quadro à pág. 31)

Pesquisa da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) realizada em 2010 calculou que pela avenida passavam por hora 1.960 carros e 160 ônibus. O projeto do Banco Mundial tenta envolver as 6 mil pessoas que trabalham em empresas do **Centro Empresarial Nações Unidas e do World Trade Center** em propostas alternativas de transporte, como carona programada, bicicleta, fretados, carro compartilhado e teletrabalho.

São parceiros desse projeto o Caronetas, um site de relacionamento cujo objetivo é organizar caronas; o Bike Anjo, uma organização não governamental que ensina como diminuir os riscos ao pedalar por ruas movimentadas; a Zazcar, uma empresa de compartilhamento de carros; a TC Urbes, que instala bicicletários; o Sindicato das Empresas de Transporte por Fretamento, que reúne as empresas de fretamento e turismo; e a Sobratt, a Sociedade Brasileira de Teletrabalho e Teleatividades, que mostra o impacto positivo dessa prática no trânsito, no negócio e na vida do funcionário.

Outra organização atuante é a Rede Nossa São Paulo, que, neste mês, promove a Semana da Mobilidade, entre os dias 16 e 22, quando se comemorará mais uma vez o Dia Mundial Sem Carro. O evento é uma proposta de reflexão para a melhoria da mobilidade urbana. Ainda que essa mobilização não consiga interferir nas políticas públicas de transporte, no mínimo chama a

Grandes condomínios comerciais que ficam nesse local

atenção da sociedade civil para o tema. O momento é propício principalmente por causa das eleições municipais em outubro. *(mais em reportagem à pág. 41)*

Entre as atividades programadas para a Semana da Mobilidade está o lançamento da pesquisa Nossa São Paulo/Ibope sobre mobilidade urbana. Com um espectro de 850 entrevistados, a pesquisa vai mostrar que o quesito “trânsito” subiu de 3º para 2º lugar entre as áreas consideradas mais problemáticas da cidade, perdendo apenas para a saúde. Desde 2008 houve um aumento de 8% no percentual de pessoas (hoje 43%)

que acham que o trânsito é o pior problema da cidade *(leia mais no site bit.ly/Skfxs2).*

A mobilidade urbana também será o tema transversal do XX Simpósio da Associação dos Engenheiros Automotivos (Simea) nos dias 24 e 25 deste mês. “De que forma compartilhar o uso do transporte individual com as iniciativas do transporte público?” ou “Como as novas tecnologias aplicadas às vias públicas podem contribuir para o trânsito nas grandes metrópoles?” são algumas das indagações que os engenheiros que montam os carros esperam ver respondidas.

Mudança a caminho?

Enquanto o carro for sinônimo de *status* e liberdade, a mobilidade nos grandes centros urbanos fica comprometida.

A boa notícia é que uma pequena (e crescente) parcela da nova geração já se rende menos a esse apelo **POR MÔNICA C. RIBEIRO**



Organização que promove a mobilidade e o uso da bicicleta como instrumento de transformação. Acesse ciclocidade.org.br

O que significa ter um carro? Para grande parte dos brasileiros, *status* e ascensão social. Em *Fé em Deus e Pé na Tábua*, Roberto DaMatta assinala que, mais do que buscar comodidade e praticidade, uma pessoa compra um carro para realizar um desejo: “Quando os motoristas falam sobre o processo de dirigir, voltam-se para esse sentimento e acentuam que dirigir se torna um prazer, independentemente das condições em que isso ocorra. Isso se reflete no trânsito do seguinte modo: apesar da consciência e do sentimento de incômodo com os problemas do trânsito, essas questões não chegam a abalar sua relação com o carro e com as implicações decorrentes do ato de dirigir.”

No conforto e isolamento do carro, o motorista tem a impressão de liberdade, de ir e vir escolhendo seu caminho. Há também a falsa sensação de segurança, reforçada pelo uso de insulfilm e do isolamento. Esse ponto em específico parece ser determinante para o comportamento do motorista no trânsito. Afinal, “como é que um Zé da Silva, um sujeito pacífico, pacato, religioso e incapaz de matar uma mosca, como naquele famoso desenho do Pateta, transformava-se num automobilista agressivo e cruel?”, indaga DaMatta.

Thiago Benicchio, diretor da **Ciclocidade**, lembra que o carro não consegue atingir plenitude no ambiente urbano. “Aí entra a questão psicofisiobiológica de certa síndrome de castração que a pessoa tem ao usar o carro.