

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 insulfilme 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 psicofisiológica de certa síndrome de castração que a pessoa tem ao usar o carro.



Esse veículo estimula a rapidez, e você tem que refrear continuamente esse impulso. O motorista é vítima também, passa todo esse tempo no trânsito eternamente angustiado, e não precisa ser psicopata para descontar em alguém.”

LIBERDADE É OUTRA COISA

Por este e outros motivos, nos Estados Unidos, pesquisas mostram jovens menos interessados nos automóveis, pois o entendimento de liberdade hoje passa pela conectividade, pelas redes sociais, e pelo acesso a informação e bens culturais. A perda de tempo no trânsito também tem levado americanos a optarem por outros modais de deslocamento [1]. No Brasil, a maioria dos entrevistados na pesquisa *O Sonho Brasileiro* enxerga o carro como um vilão que polui e tira espaço da cidade e acredita que a solução está em investimento em transporte público de qualidade. O levantamento foi realizado pela agência de pesquisa Box1824 com milhares de **millennials** sobre sua relação com o País e o que esperam do futuro.

Fenômeno semelhante acontece em São Paulo com o *hype* das bicicletas, identificado pelos cicloativistas a partir de 2009: “O centro expandido cada vez mais estrangulado fez com que as pessoas que vivem lá, com acesso à mídia e a formadores de opinião, levassem cada vez mais tempo pra se deslocar. Essas pessoas não aguentavam mais ficar dentro do carro, resolveram ousar e usar a bicicleta, o que reverberou na cidade,” analisa Benicchio. O jornalista Leão Serva e Alexandre Lafer Frankel lançaram recentemente o livro *Como Viver em São Paulo Sem Carro*, no qual entrevistam pessoas conhecidas que desistiram do transporte exclusivo de carro e descobriram outras formas de mobilidade.

“Quando comecei a participar da **Bicicletada**, vi que a bicicleta era uma ferramenta para discutir a mobilidade em São Paulo,” avalia João Paulo Amaral, do **Bike Anjo**. “Muita coisa surgiu agregando ‘tribos’ por causa da bicicleta: o Pedal Verde, que atraiu botânicos e mexeu com arborização; o Bike Anjo, que surgiu em função de acompanhar pessoas na Bicicletada; as Pedalinas, com a questão do direito de a mulher andar na rua sem assédio nem abuso.”

COBRANÇA POR MELHORIAS

Outro movimento que vem crescendo em São Paulo é o Dia Mundial Sem Carro – prova disso é que a Bicicletada do evento reuniu em 2011 mais de mil pessoas. Segundo Amaral, a edição 2012 traz uma novidade em relação aos anos anteriores, quando a lógica era convidar o indivíduo a deixar o carro em casa. Agora, a intenção é mobilizar as pessoas a cobrar dos responsáveis melhorias

[1] Acesse reportagens sobre o assunto em goo.gl/CEhG3 e goo.gl/twHRa

Consumidores nascidos entre 1981 e 2000

Versão brasileira da internacional Critical Mass, ganhou as ruas de São Paulo e Florianópolis a partir de 2002. A Critical Mass, que completa 20 anos este mês, reivindica as ruas para os ciclistas e para as pessoas

Bike anjos são ciclistas urbanos experientes que voluntariamente ajudam pessoas interessadas em usar a bicicleta como meio de transporte na cidade, com segurança (bikeanjo.com.br)

Movimento social brasileiro que tem como uma das principais bandeiras a migração do sistema de transporte privado para um sistema público, com acesso universal por meio do passe livre (mpl.org.br)

no transporte coletivo e na mobilidade, criando condições para que elas deixem os carros em casa.

Para Renata Florentino, do Observatório das Metrôpoles, muda-se a lógica mudando costumes e construindo políticas públicas. O tema da mobilidade vem ganhando espaço por dois caminhos: o do direito à cidade, onde estão grupos como a Bicletada, o **Movimento Passe Livre** e outros; e o caminho da eficiência, pois trânsito parado gera perdas para a cidade. “A mudança dos costumes pode ser incentivada por políticas públicas, mas começa pela sociedade. Essa mudança já começou, mesmo

sendo desestimulada pelas atuais políticas de IPI Zero para automóveis.”

O ciclista e professor da Faculdade de Economia e Administração da USP Ricardo Abramovay avalia que “a maneira como o carro é colocado na propaganda é irresponsável. Ele está sempre sozinho, nunca inserido no trânsito da cidade”. Para ele, esses temas precisam ser discutidos não só pelo setor público e pelas pessoas, mas também pelo setor privado. “Da mesma forma que se mostrou que o cigarro é prejudicial à saúde, o carro nas cidades começa a ser visto assim também. Algumas montadoras já se dão conta disso. Sabem que o modelo tem que mudar, mas estão tirando uma ‘casquinha’ antes de alguém tomar uma decisão política.”



Cobrar é uma solução?

Grandes cidades buscam alternativas para desestimular o uso do carro, como o pedágio urbano. Mas a medida tem prós e contras que precisam ser bem avaliados **POR MÔNICA C. RIBEIRO**

Em janeiro de 2012, o governo federal sancionou a Lei de Mobilidade Urbana, que prevê a elaboração de planos de mobilidade até 2015 por cidades com mais de 20 mil habitantes e autoriza cobrança de tributos pelo uso da infraestrutura urbana. Na prática, abre a possibilidade de implantação do pedágio urbano, estabelecendo que a arrecadação seja destinada à melhoria do transporte coletivo e a estímulos ao uso

de outros modais que não o automóvel. Em São Paulo, boa parte das pessoas leva até duas horas para chegar ao trabalho e a velocidade média dos carros é de 15 km por hora entre as 17 e as 20 horas. Em 2011, ganharam as ruas 400 mil novos veículos. Londres, onde o pedágio no centro é cobrado desde 2003, teve no seu primeiro ano de implantação queda de 30% nos congestionamentos, o dobro do declínio previsto.

Embora a medida não seja unanimidade na prefei-

tura de São Paulo, o médico sanitário Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho, atual secretário do Verde e do Meio Ambiente, defende o pedágio urbano desde 2005: “Londres, Estocolmo e cidades asiáticas como Cingapura têm muito bons resultados com o uso desse instrumento. Isso não é necessário só para São Paulo, que é um caso óbvio. Se você conhece Salvador, por exemplo, sabe que não consegue chegar do centro da cidade até Ondina às 17h com menos de uma hora e meia de carro. É mais fácil chegar a pé”.

Eduardo Jorge destaca iniciativas municipais na área de transportes, como renovação da frota de ônibus, cooperação para ampliação da rede metroviária e modernização de trens, além da recuperação dos trólebus e experiências com combustíveis mais limpos e tecnologias alternativas em 16% dos 15 mil ônibus da frota de transporte público municipal, com objetivo de exterminar dessa frota o uso de combustível fóssil até 2018. Mas avalia que São Paulo e outras cidades precisam do pedágio urbano como atitude de restrição do uso do transporte individual e para levantar recursos novos para a expansão mais rápida do transporte público.

OPINIÃO PÚBLICA É CONTRA

A pesquisa *Dia Mundial Sem Carro 2011* (Rede Nossa São Paulo/Ibope) demonstra que 60% dos entrevistados deixariam de usar o carro diariamente para usar outros meios de transporte. Entre as medidas mais importantes apontadas por eles estão: construção de mais linhas de metrô e trem, melhoria da qualidade do transporte por ônibus e vans e construção de mais corredores de ônibus e/ou ampliação dos já existentes (29% afirmam que usariam ônibus caso houvesse mais e melhores corredores).

Realizada desde 2007, a pesquisa revela que a opinião pública se mostra desfavorável ao pedágio: em 2007, 13% dos entrevistados eram a favor; em 2008, 24%; em 2009, o percentual favorável foi de 26%. Em 2010, caiu para 20% e, em 2011, para 19%.

O engenheiro e perito de trânsito Sergio Ejzenberg é contrário ao pedágio sem investimento pesado na expansão da malha metroviária. “Pedágio urbano é ferramenta para mudar modal. Isso pressupõe que exista modal para ser mudado. Em São Paulo não temos alternativas. As pessoas não cabem no Metrô nem nos ônibus.”

Outra preocupação de Ejzenberg é com a arrecadação: “O centro expandido tem circulação de aproximadamente um milhão de veículos/dia. Se eu cobrar R\$ 1, arrecado R\$ 1 milhão/dia. Tenho anualmente R\$ 300 milhões a mais de sangria do particular para os cofres públicos. E o governo historicamente não tem gasto essas verbas com inteligência: as opções são feitas pensando no viário, no carro, em solucionar aquilo que nunca vai ter solução, que é o congestionamento urbano”.

PLEBISCITOS

Mas Eduardo Jorge questiona: “De onde virá o dinheiro novo para, em vez de triplicar o esforço do metrô, quadruplicar, quintuplicar, que é do que São Paulo precisa? Ou para acelerar ainda mais a retirada dos ônibus a diesel na cidade?” O secretário argumenta que esse recurso adicional não pode sair do orçamento municipal da saúde, ou da educação e da área de assistência social. “É preciso ter o pedágio vinculado a um fundo de transporte especial e se avançar muito mais rapidamente na expansão do transporte público na cidade.” Ele defende a realização de plebiscitos a respeito do tema, sugerindo que a questão seja precedida de discussões nas Câmaras Municipais e prefeituras.

O professor da Faculdade de Economia e Administração da USP Ricardo Abramovay, que se desloca predominantemente de bicicleta, é favorável ao pedágio: “A ocupação do espaço coletivo com um bem individual da maneira como é feita pelo automóvel tem de ser paga. O argumento de que não temos alternativa é forte, mas não justifica o uso da cidade da forma predatória como ocorre atualmente”.

Tanto Abramovay quanto Eduardo Jorge avaliam que o Metrô atende relativamente bem os bairros centrais, mas que serão necessários investimentos substanciais para ampliar a mobilidade nos bairros periféricos. “Quem tem razão de reclamar de transporte público é quem está nos extremos. A região central e o centro expandido têm um bom sistema de transporte”, pondera o secretário.

Para Renata Florentino, do Observatório das Metrôpoles, São Paulo já experimentou medida mais igualitária que o pedágio – o sistema de rodízio –, ao qual todos os motoristas estão sujeitos e não se paga a mais por isso. Decorridos 17 anos de sua implantação, as pessoas continuam usando o carro, alterando o horário de deslocamento ou comprando um segundo automóvel.

ELITIZAÇÃO

“O pedágio urbano é uma solução que, se não for bem estruturada, pode não resolver o problema e elitizar ainda mais o uso do carro”, alerta Renata. Ela cita como exemplo o aumento do IPVA, já experimentado por alguns governos para inibir a compra de veículos, mas que apenas surte efeito nas camadas com menor poder aquisitivo, que moram longe do trabalho, não têm renda para moradia mais bem localizada e nem conseguem arcar com o IPVA alto, tendo de realizar deslocamentos longos em coletivos.

“Há que se pensar no impacto real de uma medida dessas, e não no impacto desejado. Baratear o acesso ao transporte coletivo e expandir seu alcance e capacidade pode surtir o mesmo efeito de diminuição do congestionamento sem a externalidade excludente que o pedágio urbano possui”, completa. ■