

Repensando o uso do automóvel

Naná Prado

Diversas cenas marcam o vai-e-vem nos grandes centros urbanos do país. Mas os automóveis dominam as ruas nos grandes centros urbanos.

Cena 1: nada mais comum do que observar uma fila interminável de carros parados no trânsito soltando muita fumaça. Dentro, pessoas impacientes, também soltando muita fumaça.

Cena 2: ônibus, metrô e trens lotados. Pessoas desesperadas para entrarem nas conduções, sentarem e, quem sabe, tirarem um cochilo no longo caminho até seus destinos.

Cena 3: depois de tentar todos os meios de transporte possíveis, Carla Maricondi, arquiteta, 27 anos, decide levar um tênis para o trabalho e voltar a pé.

Cena 4: ciclistas pedalam entre os carros, fazendo inveja aos motoristas confinados.

Diversas cenas marcam o vai-e-vem nos grandes centros urbanos do país. Mas são os motores que dominam as ruas, que não foram planejadas para o uso da bicicleta como meio de transporte. Muitas cidades nem mesmo têm calçadas adequadas para aqueles cidadãos que desejam caminhar na volta para casa.

Com o início da indústria automobilística no Brasil, no final da década de 50, ter um carro passou a ser o sonho de muitos brasileiros. Os governos concentraram grandes esforços na infra-estrutura rodoviária. Apesar de o transporte coletivo ter ganhando espaço, o carro ainda domina de longe as ruas dos grandes centros metropolitanos. São gastos recursos públicos de enorme monta na construção de túneis, viadutos, recapeamento e outras obras com foco no automóvel, um veículo que oferece uma má relação entre o espaço ocupado nas ruas e o número de pessoas transportadas.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a cidade de São Paulo atingiu em 2007, algo em torno de 11 milhões de pessoas. A frota de automóveis já ultrapassou 4 milhões, ou seja, pode-se dizer que a cada 3 pessoas, uma tem um carro. Enquanto isso, não há muito mais que 65 mil ônibus e micro-ônibus. Motos e motonetas somam quase 600 mil.

Dos números para a realidade

Uma pessoa que utiliza transporte coletivo consome 12 vezes menos combustível do que se utilizasse o carro e causa a emissão de 5 vezes menos gás carbônico. Após 1 ano, o indivíduo que utiliza o carro particular, terá causado a liberação da mesma quantidade de carbono que 10 árvores assimilam, em seu processo de crescimento, ao longo de 20 anos aproximadamente. Utilizando o transporte coletivo, a quantidade de carbono emitida por pessoa equivale a 1 árvore.

Se uma pessoa deixar de usar seu automóvel particular 1 vez por semana, durante 1 ano, mais de 200kg de gás carbônico deixarão de ser lançados na atmosfera. Além disso, essa mesma pessoa economizaria, ao longo desse ano, mais de 132 litros de combustível, o que equivale hoje a aproximadamente R\$ 330,00.

Segundo o biólogo Cláudio Luis de oliveira, da Universidade Estadual Paulista (UNESP), "a cada atitude individual, os impactos positivos do consumo consciente já se mostram surpreendentes. O trabalho coletivo se mostra como um poderoso instrumento de transformação da engrenagem da vida".

Se os consumidores se tornarem conscientes do poder que têm sobre a escolha de produtos e serviços oferecidos, o custo do transporte poderia deixar de representar 22% da renda familiar do trabalhador paulistano e, se houver uma pressão sobre as municipalidades que regulam o transporte coletivo, poderia haver uma melhoria na facilidade de acesso e na qualidade do serviço.

Mudança de hábitos

Aquele consumidor que prefere utilizar bicicleta, caminhar a pé ou até usar o transporte coletivo, ao invés do carro particular, “colabora também com a melhor circulação das pessoas pela cidade. Pois, uma pessoa, em um carro, ocupa em média, um espaço sete vezes maior do que ocuparia em um ônibus”, comenta Cláudio de Oliveira.

Além disso, de que adianta possuir um carro novo, com motor potente se a velocidade alcançada, ao menos nos centros urbanos, é muitas vezes menor que a de uma bicicleta? Nesse sentido, é inútil o avanço da alta tecnologia avançada no desenvolvimento de motores cada vez melhores e na formulação de combustíveis cada vez menos poluentes. É preciso mudanças em outra direção para resolver o trânsito das grandes cidades.

Mudanças na lógica do deslocamento

Estudiosos, empresários e consumidores propõem as mais variadas alternativas para o trânsito das grandes capitais, entre elas a implementação de medidas para a redução da frota de carros, como o pedágio urbano e a restrição a estacionamentos, a melhoria no transporte público, o incentivo ao uso de bicicletas e políticas voltadas para criação de corredores de ônibus.

Silvia Olivella, 43 anos, é professora de Yoga e afirma que já teve carro mas não se atreve a sair dirigindo porque hoje o trânsito de São Paulo é muito agressivo. “Eu tenho medo de dirigir. Utilizo metrô e ônibus, mas gostaria que as linhas se cruzassem, assim não haveria tanta aglomeração de pessoas. “O que mais me irrita no metrô é a lotação, e no ônibus é a lentidão pelo trânsito”.

Boas idéias não faltam. Maria Cristina Nascimento mora em São Paulo e sugere mudanças na lógica do deslocamento, levando a atividade produtiva para os bairros dormitórios. Segundo ela, “muita coisa mudaria se os bairros onde as pessoas moram tivessem mais emprego e se, além disso, as empresas flexibilizassem os horários dos funcionários”. É preciso oferecer emprego, comércio e serviços públicos nos bairros.

Em época de eleições é comum ver empreiteiros propondo obras, como viadutos, túneis, entre outras. Recentemente, os empreiteiros de São Paulo propuseram aos candidatos à Prefeitura um plano de obras viárias estimado em mais de R\$ 15 bilhões. “Tudo para ter mais espaço para os carros. Esse tipo de proposta só reforça a cultura do automóvel e no final o que se tem não é o efeito esperado”, afirma Maria Cristina. A lógica, segundo ela, deve ser a de olhar para a demanda e fazer com que haja menos necessidade de locomoção.

A ONG Rua Viva têm propostas semelhantes. Há duas décadas propunha um novo paradigma para a apropriação do espaço e do tempo na circulação de pessoas nas cidades, ou seja, em vez de mais transporte, menos distâncias e menor necessidade de deslocamento. Esses conceitos são fundamentais hoje para que a engenharia de tráfego possa ter eficácia. A lógica do transporte deve ir muito além de pensar a locomoção, deve servir de fio condutor para um novo padrão de comportamento.

Vou de bike! Será?

A começar pela questão ambiental, é preciso repensar o deslocamento dado que os veículos são grandes poluidores. Cerca de 80% da população brasileira anda a pé ou utiliza o transporte público, mas os 20% que utilizam o automóvel particular ocupam mais de 70% do espaço da cidade.

E, está provado: as bicicletas são o segundo meio de transporte mais rápido para trajetos urbanos de em média 15 quilômetros. Só perdem para as motos. No entanto, não liberam carbono na atmosfera, fazem bem para a saúde e tornam a metrópole mais humana.

Desde que veio para São Paulo, em 2001, Otavio Guzzo, 46 anos, advogado, decidiu que não gostaria de depender de carro para se locomover. "Decidi morar perto do trabalho. Dependo do metrô, mas posso ir caminhando", afirma.

Segundo ele, seu projeto de usar a bicicleta foi fracassado porque não existe espaço para elas no trânsito de São Paulo. "Como sempre procurei respeitar a faixa da direita, vi que aqui não daria muito certo, porque ela é utilizada pelos ônibus, que passam 'voando'. É um risco desnecessário".

Só resta saber por que as bicicletas ainda se espremem nas avenidas. Se depender das leis, parece que as ciclovias ficarão só no papel e as cidades continuarão asfíxiadas e paralisadas pelos congestionamentos. Se as bicicletas saírem às ruas e tiverem um espaço seguro, certamente os benefícios seriam muito grandes para todos.

Dia Mundial Sem Carro

Para ajudar nessa conscientização o Movimento Nossa São Paulo está programando várias atividades para o dia 22 de setembro, Dia Mundial Sem Carro. O objetivo é levar a sociedade e o poder público a refletir sobre o modelo atual de transporte e mobilidade urbana, pautado pelo transporte individual, que congestionam o trânsito e é o principal fator de poluição do ar.

A programação do Dia Mundial Sem Carro inclui "bicicletadas" e o "Desafio Intermodal", no qual pessoas diferentes realizam o mesmo percurso por diferentes meios de transporte para aferir o tempo de deslocamento de cada um. Mais informações: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/>

O atual Secretário do Verde e do Meio Ambiente, Eduardo Jorge, acredita que as coisas podem mudar devido ao problema ambiental dos grandes centros. "A crise do automóvel chegou ao limite. O uso excessivo do carro está causando um mal tremendo ao cidadão e exige dos administradores novas soluções para se locomover na cidade", alerta o secretário.

Bicicletário

No começo do ano foi inaugurado o primeiro Bicicletário Porto Seguro –Estapar, ambos associados ouro do Akatu, no Novotel Jaraguá da rede Accor de Hotéis. Para o Secretário Eduardo Jorge, a iniciativa das empresas envolvidas é um grande incentivo para o uso de bicicletas na cidade. "A melhora do trânsito da cidade é como tratamento de hipertensão, depende de uma cesta de soluções, e certamente a bicicleta é uma delas", explicou.

Com o novo Bicicletário do Novotel Jaraguá, os clientes Porto Seguro Auto terão à sua disposição bicicletas para circular também pelo Centro de São Paulo e adjacências. Para a utilização, basta apresentar o cartão de seguro da Porto Seguro e o RG e retirar a bicicleta e o capacete. "Além de difundir o uso de bicicletas como meio de transporte, a ação estimula os segurados a adotarem hábitos mais saudáveis e ainda pode promover a redução da emissão

de poluentes", explica Fábio Luchetti, vice-presidente executivo da Porto Seguro. "Conforme os resultados do projeto, poderemos abrir o aluguel de bicicletas aos não-segurados", afirma. Atualmente, a bicicleta emprestada deve ser devolvida até as 20hs do mesmo dia em que foi retirada, em qualquer um dos estacionamentos da rede Estapar participantes. Ciclistas não-segurados também podem estacionar suas bicicletas no local, arcando com a tarifa de R\$ 2,00 por um período de 12 horas.

Os próximos passos

Ao se questionar sobre a forma como nosso deslocamento impacta o mundo, o consumidor consciente deve ter em mente:

- O meu transporte gera poluição? Há como reverter esse quadro?
- No caso do automóvel, eu o utilizo somente quando não há outra forma de transporte?
- Como eu posso mudar os meus deslocamentos e evitar o agravamento do congestionamento?
- Há formas de eu me deslocar que causem menos impactos a mim e a outras pessoas?

As perguntas são muitas. Mas, o importante é ter em mente que todo processo de consumo tem impacto e gera uma reação em cadeia que acaba afetando a todos. Nesse sentido, também na forma de nos transportarmos, nossas escolhas podem trazer uma grande contribuição positiva tanto do ponto de vista social como ambiental e nosso exemplo pode mobilizar outras pessoas nessa mesma direção.

PRADO, Naná. Repensando o uso do automóvel. **Instituto Akatu**, out. 2008. Disponível em: <<http://www.akatu.com.br>>. Acesso em 6 out. 2008