

## Um dia sem carro e seus impactos ambientais e socioeconômicos.

Ladislau Dowbor e Cláudia Costa



“Como o paulistano perde pouco mais de duas horas por dia no trânsito, perdemos mais de R\$ 50 milhões por dia. Com esse valor, poderíamos pagar, a cada quatro dias, um quilômetro de metrô”, explica o especialista.

Hoje é o dia mundial sem carros, uma campanha que pretende fazer com que as pessoas reflitam sobre sua própria mobilidade e, assim, possam encontrar e exigir alternativas para que se diminua a quantidade de carros nas ruas e se dê mais qualidade ao transporte coletivo. A IHU On-Line entrevistou, por telefone, dois especialistas que falaram sobre a situação atual do transporte rodoviário brasileiro e sua contribuição para o aumento do efeito estufa e, ainda, sobre como podemos entender o cálculo do tempo que perdemos no trânsito.

Ladislau Dowbor fez uma conta onde incluiu o tempo como um valor econômico. “Como o paulistano perde pouco mais de duas horas por dia no trânsito, perdemos mais de R\$ 50 milhões por dia. Com esse valor, poderíamos pagar, a cada quatro dias, um quilômetro de metrô”, explicou.

Já a professora Cláudia Costa revelou que “o transporte rodoviário faz um uso intensivo de combustíveis fósseis que emite CO<sub>2</sub> para a atmosfera. Como o consumo nesse setor é muito alto, a emissão tende a ser alta também”.

Ladislau Dowbor é graduado em Economia Política pela Université de Lausanne (Suíça), com especialização em Planificação Nacional pela Escola Superior de Estatística e Planejamento, onde fez o mestrado em Economia Social e doutorado em Ciências Econômicas. Atualmente, é professor na PUC-SP.

Cláudia Costa é pesquisadora do Centro de Estudos Integrados Sobre Meio Ambiente e Mudanças Climáticas (Centro Clima) da Coppe/UFRJ.

Confira as entrevistas.

### Qual é o cálculo que pode ser feito do custo do aumento de carros circulando?

**Ladislau Dowbor** – O problema é que o tempo não está sendo levado em conta nos cálculos econômicos. Na cidade de São Paulo, temos seis milhões de pessoas que se deslocam diariamente para o trabalho ou escola. Temos uma população de 11 milhões e, destes, seis são ocupados e se deslocam para o trabalho. Algumas levam mais duas horas nesse deslocamento, ou seja, são mais de duas horas em que as pessoas não descansam e nem produzem. Pelo contrário, ficam emitindo dióxido de carbono, se cansam e se estressam. Isto está gerando doenças respiratórias, aquecimento climático e imensos custos. Se um carro custa, em média, R\$ 15 mil, seis milhões de automóveis custam, juntos, 90 bilhões de reais. Além disso, tem ainda o valor investido nas ruas e avenidas. Fazer o cálculo econômico é bastante simples. Como o paulistano perde pouco mais de duas horas por dia no trânsito,

perdemos mais de R\$ 50 milhões por dia. Com esse valor, poderíamos pagar, a cada quatro dias, um quilômetro de metrô.

### **Além disso, o que pode ser feito com esse dinheiro?**

**Ladislau Dowbor** – Primeiro, precisamos pensar no equilíbrio entre transportes de carro, não motorizado e de pedestre seja repensado no seu conjunto. Isso envolve uma mudança de decisões políticas. A prefeitura de São Paulo, assim como de várias cidades, pertence a uma aliança de grandes empreiteiras que financiam políticos “flexíveis”, digamos assim, e com o apoio das montadoras. São interesses de empresas que definem a opção por mais carros particulares e pela expansão das marginais e não os interesses da população. Então, o essencial é mudar o processo decisório e, nesse sentido, é que precisamos evoluir para financiamentos públicos de campanha e não financiamentos corporativos. Precisamos democratizar o processo decisório na cidade.

Em termos técnicos, temos, por exemplo, uma faixa exclusiva de ônibus que transporta, em uma hora, cerca de 25 mil pessoas. Na faixa ao lado, onde estão os carros, transportam por hora três mil pessoas. A produtividade da faixa exclusiva de transporte coletivo é incomparavelmente superior. Como as avenidas já existem, não é complicado fazer ajustes nas avenidas. A outra alternativa é, nas zonas metropolitanas, obviamente, o metrô. Isso porque este possui uma tecnologia dominada mundialmente com custo/benefício bastante positivo, principalmente quando acrescentamos o tempo que a população deixa de perder. Não podemos deixar de inserir o tempo como um valor econômico também.

### **Que mensagem precisa ser difundida pelo dia mundial sem carro?**

**Ladislau Dowbor** – De um lado, se puder, deixe o carro em casa neste dia. Por outro, trabalhe firmemente para mudar o processo decisório político para que as decisões sobre os transportes sejam em função dos interesses da cidade e não das montadoras e outros empresários.

### **Qual o maior problema que torna os meios de transporte rodoviário brasileiros os maiores poluidores?**

**Cláudia Costa** – O transporte rodoviário faz um uso intensivo de combustíveis fósseis que emite CO<sub>2</sub> para a atmosfera. Como o consumo nesse setor é muito alto, a emissão tende a ser alta também.

### **Aumentar a capacidade dos transportes que usam a eletricidade pode resolver esse problema da emissão de CO<sub>2</sub>?**

**Cláudia Costa** – Não. Quando induzimos o transporte de massa, principalmente em zonas urbanas onde temos uma quantidade de carros muito grande para garantir a mobilidade da população, diminuimos significativamente o consumo de combustíveis. Além disso, se o transporte de massa for efetivo, as pessoas vão deixar os carros em casa e começam a se locomover desta forma. O trem e o metrô utilizam a eletricidade. Aqui no Brasil, em função disso, acaba reduzindo as emissões, porque o fator de emissão de energia elétrica no país é baixa e porque temos uma porcentagem muito grande de energia renovável na matriz, principalmente hidrelétricas que não emitem gases de efeito estufa.

### **Que mensagem precisa ser difundida pelo dia mundial sem carro?**

**Cláudia Costa** – A população precisa se conscientizar de que o transporte individual não é a melhor alternativa de mobilidade. Além disso, precisamos exigir mudanças dos governos para que privilegiem o transporte de massas e no transporte de qualidade, para que as pessoas possam deixar seus carros em casa. E que as pessoas que fazem pequenos percursos usem suas bicicletas e, assim, que as prefeituras promovam mais ciclovias.

Fonte: Envolverde, 22 set. 2010. [Portal]. Disponível em:  
<<http://www.envolverde.com.br>>. Acesso em: 23 set. 2010.

A utilização deste artigo é exclusiva para fins educacionais