

TRÂNSITO

Frota de veículos cresce 8 vezes mais que a população de SP

Em 1976

São Paulo tinha 13 mil quilômetros de vias asfaltadas



e 1,4 milhão de veículos

Se postos um atrás do outro cobririam 5,2 mil quilômetros

60% das vias ficariam livres

Hoje são 5,6 milhões de veículos

Se postos um atrás do outro cobririam 22,4 mil quilômetros

Não haveria espaço para todos os carros nas vias

Em 2007

São Paulo tem 17,2 mil quilômetros de vias asfaltadas



A cidade de São Paulo recebe



INFOGRAFICO: WILLIAM MARIOTTO/AE FOTO: FELIPE RAU

Eduardo Nunomura

Quinhentos novos carros entram em circulação em São Paulo por dia. Some a esse número 160 outros veículos, de motos a ônibus e caminhões. São 20 mil emplacamentos por mês. Num ano, 240 mil. Os dados acima são conhecidos do Detran e da Prefeitura. Na semana passada, a Fundação Seade apontou que o número de veículos cresceu quatro vezes mais que a população estadual entre 2002 e 2006. Na capital, foi bem pior. A expansão da frota de veículos foi oito vezes maior que a do crescimento populacional – como no resto do Estado as motos puxaram as estatísticas.

Em 1976, São Paulo tinha 13 mil quilômetros de ruas e avenidas e 1,4 milhão de veículos. Se fossem alinhados, ocupariam um espaço de 5,2 mil quilômetros. Logo, 60% do asfalto e da terra daquela época estariam desimpedidos. Estamos em 2007: são 5,6 milhões de veículos. Pára-choque a pára-choque, eles precisariam de 21,4 mil quilômetros de vias públicas. E sabe quanto há? 17,2 mil quilômetros. Uma das leis da física é irrevogável: dois corpos não ocupam o mesmo espaço.

Se há mais carros que ruas e avenidas, São Paulo precisa se livrar deles. Ou deixá-los parados nas garagens. Ou expandir a vida para além de seus limites. A expansão urbana ocorreu do centro para o subúrbio. Existem os bairros e cidades-dormitório, de gente que depende de transporte caro, lento e de má qualidade, e também existem as cidades com qualidade de vida, de gente que optou por morar em condomínios fechados. Para os dois tipos de população, o carro é uma necessidade.

Prefeitos têm se revezado nas tentativas de resolver o problema. O atual ocupante do cargo, Gilberto Kassab (PFL), imagina que pode atacar a questão começando pelo combate à poluição. Prevista pelo Código Brasileiro de Trânsito, de 1997, até hoje a inspeção veicular não foi adotada. A idéia é chegar numa fórmula de custo zero, que o motorista não pague para transitar com um carro mais verde.

Uma nova licitação de inspeção veicular está sendo preparada. Quando assumiu a Secretaria do Verde e Meio Ambiente, Eduardo Jorge queria iniciar de imediato o programa. O problema é que a concorrência, da época do ex-prefeito Paulo Maluf e vencida

pela empresa Controlar, ainda está sendo contestada. Só Kassab agora pode manter a vitória da Controlar e evitar a espera de uma nova licitação.

Num ano, estimadas 3.300 pessoas morrem por causa da poluição e 1.500, de acidentes – atropeladas ou dentro de seus carros. Mas essas estatísticas são conhecidas. As publicidades de automóveis são mais sedutoras. Em 2006, as montadoras venderam como nunca: 1,84 milhão de carros e 95.835 ônibus e caminhões. Os novos veículos são bem menos poluidores. Em 1986, ano que o governo federal lançou o Proconve (de controle da poluição), um automóvel movido a gasolina lança-

17 às 20 horas à tarde e à noite. Como ocorreu com outras cidades do mundo, muitos motoristas compraram um segundo veículo para “furar” a restrição.

O LAP aplicou 1 milhão de multas e os agentes de fiscalização da CET, 500 mil. Daí a redução considerável de carros em circulação. É mais difícil fugir de um aparelho de tamanho menor, e muitas vezes escondido.

Outra aposta para tirar carros de circulação é o chip eletrônico. Sua primeira função é proporcionar mais segurança. Em 2006, a cada hora foram roubados ou furtados 10 veículos em São Paulo. O dispositivo, contudo, terá como efeito colateral saber quem está rodando à reve-

“Qualquer coisa que signifique um uso mais racional e regrado do automóvel causa comoção na cidade, e atinge até os 80% que não têm carro”, diz o secretário Eduardo Jorge. Como médico, ele vê o trânsito, a poluição, o carro como uma questão de saúde pública. E ele propõe algo? Ciclovias.

PRIORIDADE ÀS BIKES

Há 300 quilômetros de ciclovias planejadas na cidade, dez vezes a extensão existente. Nos planos dele, um ciclista-passageiro não pagaria para andar no transporte público. Receberia um bilhete ou passaria direto na catraca

ANTÔNIO MILENA/AE



SEM SAÍDA – Av. 23 de Maio, limite de 80 km/h, mas a velocidade não passa dos 20 km/h na quinta-feira

va no ar 1 quilo de sujeira a cada 39 quilômetros. Hoje, precisaria rodar 806 quilômetros. O problema é que da porta da fábrica em diante a responsabilidade é do motorista.

Como a tecnologia não pára, já se sabe que, se e quando houver a inspeção dos carros, um dos novos sistemas será o licenciamento ambiental móvel. Se o dono de um veículo estiver poluindo demais, farejadores eletrônicos detectarão e o motorista será notificado a comparecer numa oficina para fazer o conserto. Quem estiver com os carburadores e escapamentos regulados estará dispensado do licenciamento ambiental.

FLAGRA ELETRÔNICO

Prático e eficiente, como o que já está ocorrendo com o Leitor Automático de Placas (LAP). Implementado em julho de 2005, ele é responsável pela diminuição de 50 mil carros por dia das ruas. A estatística foi captada pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). O LAP verifica os carros na hora do rodízio – das 7 às 10 horas pela manhã e

lia da lei. Estima-se que 30% da frota não paga licenciamento, nem multas, e assim descumpra até o rodízio. Em fevereiro, o Detran apreendeu um Fiat Palio com 206 multas acumuladas que somavam R\$ 109 mil, quase seis vezes o preço do carro.

O chip permitirá que a CET esquadrinhe o trânsito metro a metro. E facilitaria a cobrança em pedágios urbanos, mas Kassab declarou que ele não será adotado em sua gestão. O governador José Serra (PSDB) defende o sistema, mas para viabilizar a construção de duas pistas expressas nas Marginais do Tietê e do Pinheiros.

O presidente da ANTP, Marcos Bicalho, é contra o pedágio e argumenta: “É uma ação desastrosa, porque aumentaria a demanda, isto é, colocaria mais carros nas Marginais”. Porém, ele defende a restrição via pedágios urbanos, como ocorre em Londres desde 2003 – lá quem quiser ir ao centro tem de passar por uma cancela que sai caro: 8 libras (R\$ 32). No ano passado, o programa arrecadou 122 milhões de libras, dinheiro destinado a um fundo do transporte público. E reduziu o trânsito em 20%.

do metrô, trem ou ônibus se deixasse sua bike num bicicletário da estação ou terminal. Mas se um secretário municipal pensa assim, por que a idéia não é posta em prática? “Quando falo com autoridades, governo, Prefeitura, secretário de Transportes, todos acham prioritária, sim. Mas as respostas demoram.”

Bogotá fez isso. Construiu mais de 300 quilômetros de ciclovias. Na periferia da cidade colombiana, elas são asfaltadas e correm paralelas a largas calçadas. No fim, acesso a terminais. Espremidas e ainda no chão de terra ficam as pistas para automóveis. Os carros enfrentam um rodízio mais rigoroso que o paulistano: 40% não circulam no horário de pico duas vezes por semana.

O prefeito Kassab e o governador Serra são contra aumentar a extensão do rodízio. Restringir mais a circulação só afetaria quem hoje já cumpre a medida, argumentam.

Corredores de ônibus, que foram prioridade nos governos Mário Covas e Luiza Erundina, ganharam velocidade no governo da ex-prefeita Marta

Suplicy. De 37,7 quilômetros, a cidade passou a contar com 103,3 quilômetros. Mil metros custam de R\$ 5 milhões a R\$ 10 milhões, menos de 10% do quilômetro de obra do metrô. Até 2016, o plano é dobrar: 232,1 quilômetros de vias exclusivas para ônibus em 30 novos corredores.

A discussão de como melhorar os transportes públicos e priorizar pedestres, contudo, não agrada a quem já tem carro, não pensa em largá-lo e só quer saber o que o poder público fará para melhorar sua vida de motorista parado no trânsito. Uma solução são minianéis viários. Do centro ao Rodoanel. Com mudanças não traumáticas em ruas e avenidas (alteração de sentido, adaptação de calçadas e novos semáforos), é possível criá-los. A atual gestão planeja de seis a dez minianéis.

No longo prazo terá o mesmo efeito já sentido no trecho construído do Rodoanel. Há dois projetos prontos para serem executados, criando um círculo de 5 quilômetros e outro de 9 quilômetros de extensão.

Obras como a ampliação da Jacu-Pêssego, a reforma da Avenida Bandeirantes, criando uma faixa da esquerda exclusiva para caminhões, e a extensão da Avenida Roberto Marinho até a Rodovia dos Imigrantes permitiriam a criação de outro anel viário.

CUSTO-BENEFÍCIO

São Paulo participa do Dia Mundial sem Carro. Ocorre em 22 de setembro. Em 2006, os dois picos de trânsito foram de 94 e 129 quilômetros. Nenhuma novidade. Uma explicação é que o paulistano calcula a relação custo e tempo diante do volante e se convence de que o trânsito faz parte de uma das rotinas de sua vida. Até os sem-carro como Nilton do Nascimento se convencem.

Faxineiro, Nascimento leva 2 horas e meia para ir de Brásilia até um hospital na região da Avenida Paulista. São 19 quilômetros, ida e volta. Para chegar sem atraso, ele precisa acordar cedo, voltar tarde e gastar R\$ 4,60 por dia. Se tivesse um carro, o trajeto consumiria em torno de 1,9 litro, ou R\$ 4,10. Melhor somar a esse custo despesas de estacionamento. Carro + garagem = R\$ 6,10 (32% a mais que o ônibus).

Se tivesse um carro, Nascimento sairia 30 minutos mais tarde de casa. E voltaria 30 minutos mais cedo. Aproveitaria para curtir a família, a mulher Rosilei e os dois filhos pequenos, Felipe e Gabriela. “Ah, seria muito melhor. Não encariaria o enxame de gente dentro do ônibus preso num engarrafamento.” Ele tem lá suas razões. ●