

Vale a pena deixar o carro em casa?

Hoje é o Dia Mundial sem Carro. A Tribuna foi às ruas de Santos e concluiu que, em alguns casos, o ônibus é mais vantajoso. Mas, há problemas

LEONARDO COSTAS
DA REDAÇÃO

Comodidade e economia, uma combinação praticamente impossível quando o assunto é mobilidade urbana. Ir de ônibus aos compromissos diários significa poupar o bolso. Mas considerando a qualidade e o tempo de viagem, o estresse é quase sempre garantido.

Por outro lado, quem opta pelo carro também não tem vida fácil. Há a vantagem de sair de casa mais tarde, ser mais ou menos dono do horário, mas os gastos são bem maiores, levando-se em conta a gasolina e o estacionamento (já que achar vagas na rua fica cada dia mais difícil). Fora desse cálculo, estão a irritação diária com congestionamentos e a falta de educação dos motoristas.

Um dos conceitos do Dia Mundial Sem Carro, celebrado hoje, é buscar resolver essa difícil equação, mostrando outras formas de se locomover.

Porém, a tarefa é ingrata. Afinal, aliado ao transporte público ainda deficitário, o Brasil tem uma indústria automobilística fortíssima e um governo que constantemente baixa o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de veículos para estimular as vendas.

Para se ter uma ideia, dados fornecidos pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) apontam que a produção de carros está cada vez mais acelerada. Em agosto de 2013, foram fabricadas 340,5 mil unidades de automóveis no País - 9% a mais que as 312,3 mil de julho.

Além disso, nos oito primei-

Perfil

270 mil

motoristas

165 mil

são homens

104 mil

são mulheres

ros meses deste ano, houve produção de 2,51 milhões de carros, enquanto no mesmo período de 2012 foram 2,21 milhões, um crescimento de 13,7%.

“Nos últimos 10 anos, tudo o que se fez no Brasil foi incentivar o transporte individual e chegamos a um momento de colapso. Agora temos que dificultar de alguma maneira essa facilidade e incentivar o transporte individual”, analisa o diretor de transportes públicos da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Santos), Rogério Vilani.

SIMULAÇÃO

Atualmente, o sistema de transporte santista tem 40 linhas de ônibus, sendo que o circular 8 (com três carros) é o detentor da maior média de intervalo de circulação: 32 minutos. Já a menor (10 minutos) corresponde às linhas 42, 118 e 155.



Pesam a favor de deixar o carro em casa o valor cobrado pelos estacionamentos, especialmente no Centro e no Gonzaga, e despesas com gasolina

A Reportagem estabeleceu um roteiro na Cidade (veja abaixo) e foi aos mesmos locais em dois dias distintos e horários semelhantes, uma vez de ônibus e outra de carro.

No transporte público, foi necessário pouco mais de três horas (nesse período, está contabilizada a espera nos pontos) para cumprir os compromissos pré-definidos e foram utilizadas cinco passagens, totalizando um gasto de R\$ 14,50 com tarifas.

De carro, tudo foi resolvido

em 1 hora e 40 minutos. Porém, na ponta do lápis, o custo é grande: despesa de gasolina e com a primeira hora de estacionamento nas redondezas dos locais visitados somou R\$ 30,00. No caso do estacionamento, o valor aumenta a cada meia hora.

Caso o motorista seja um pouco mais paciente e encontrar uma vaga na rua (nas áreas de estacionamento regulamentado), vai desembolsar R\$ 2,00 para o cartão de uma hora ou R\$ 3,50 para o de duas horas.

Por que uso ônibus?

“Por opção. É mais confortável e o trânsito está terrível para ir de carro”

José Antonio Viana Filho, segurança

“Por necessidade. Vale a pena pela economia, mas às vezes não compensa, pois as condições são ruins”

Alexandre Máximo, ferroviário

“Prefiro ônibus porque não há onde estacionar no Centro e, além disso, tenho a gratuidade. Mas tem vezes que demoro 40 minutos para embarcar”

Esmeraldo de Souza, aposentado

Por que uso carro?

“Comodidade. Desço do prédio, pego o carro e já saio. O único inconveniente é achar lugar para estacionar”

Elisabete Tomalides, pedagoga

“Viria de ônibus se fosse um transporte de qualidade. Sou de São Vicente, gasto com estacionamento e mais de R\$ 300,00 de gasolina por mês”

Wagner Seppi, corretor de seguros

“Demorei cinco minutos para conseguir uma vaga. Preferiria vir de ônibus ou a pé, mas preciso do carro para carregar computadores”

Roberto dos Santos Neves, técnico em informática



Quem sai em veículo próprio para trabalhar controla melhor o tempo de viagem. Transporte público deficiente é outro argumento pró-carro

A economia versus comodidade

■ No roteiro definido por A Tribuna, o ponto inicial era a Ponta da Praia e o final, o Centro de Santos. Nesse contexto, estavam inclusas passagens pelo Boqueirão, Gonzaga e o BNH, na Aparecida.

No início da chuvosa manhã da última quinta-feira, o trajeto entre o Canal 7 e a Rua João Pessoa demorou 47 minutos. Já na sexta-feira - de carro e com trânsito mais pesado - o percurso foi de 34 minutos.

A partir dali, o destino era o Super Centro do Boqueirão. O circular 4 chegou na Praça Mauá em sete minutos e a viagem foi realizada em pouco mais de 20 minutos. Já de automóvel, foram necessários 12 minutos e só um para encontrar vaga (estacionamento regulamentado).

Depois, a meta era seguir da Avenida Conselheiro Nébias à Praça Independência, no Gonzaga. E aí os problemas cresceram, tanto no transporte coletivo quanto individual.

Como chovia (também na sexta), as pessoas tentavam proteger-se sob as coberturas dos pontos de ônibus, o que

Comparativo

O trajeto mais longo foi do Canal 7 ao Centro: 47 minutos de ônibus contra 34 de carro. Já no Gonzaga, o transporte coletivo se mostrou mais vantajoso pela demora em achar uma vaga: 18 minutos

não adiantava muito, pois não faltavam goteiras. A sorte é que o circular 155 chegou rápido e o desembarque no Gonzaga ocorreu 11 minutos depois.

Nesse trecho, foi mais vantajoso utilizar o coletivo. Isso porque, de carro, a viagem demorou quase oito minutos, porém foram necessários mais 18 para encontrar uma vaga na rua.

Do ponto na orla, em frente à Galeria A.D. Moreira, no Gonzaga, o objetivo era chegar à Rua Alexandre Martins, na altura do BNH da Aparecida. Missão complicada, pois não havia informações sobre qual ônibus tomar e nenhum agen-

te da Viação Piracicabana para orientar os usuários.

O jeito foi esperar um ônibus chegar e perguntar diretamente ao motorista, que sugeriu uma caminhada até o ponto seguinte e embarcar no circular 139. Abafado por conta das janelas fechadas (devido à chuva) e lotado de passageiros, a viagem durou 13 minutos, dois a menos do que de carro.

Já aqueles que desejam seguir do BNH da Aparecida para o Centro precisam de muita paciência.

Viajando no circular 184, foram 68 minutos, entre paradas e trânsito carregado. Já de carro, a viagem foi feita em 22 minutos, 14 de percurso e oito para encontrar uma vaga na Rua João Pessoa.

É preciso ressaltar a facilidade de se encontrar cartões múltiplos. Salvo em uma ocasião, na Ponta da Praia, onde a passagem foi paga com dinheiro (não havia postos de venda). Nos demais, a Reportagem encontrou agentes ou ponto de venda próximo ao local de embarque.

Transporte eficaz exige planejamento

■ Planejamento interno. Na opinião de especialistas, esse é o segredo para um transporte coletivo eficaz e, consequentemente, atrativo ao ponto de convencer a população a deixar o carro em casa. Porém, na visão deles, trata-se de algo que demanda tempo.

“O Governo Federal estimula a produção de veículos, então resta às cidades fazerem um plano baseado em ações de serviço público, campanhas educativas. Caso isso comece agora, a próxima geração pode viver as boas consequências”, avalia Augusto Muniz Campos, professor da Universidade Católica de Santos (UniSantos) e especialista em Gerenciamento de Cidades.

Ele classifica o transporte público de Santos como razoável e aposta no Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que está previsto para rodar em período de testes em agosto de 2014, como uma ferramenta para atrair mais usuários.

“O que temos hoje em Santos não pode ser considerado bom, mas atende à demanda

em grande parte do dia. Em um futuro próximo, acredito que o VLT vai gerar uma melhoria acentuada no transporte coletivo e influenciar as pessoas a utilizar o sistema público de transporte”.

Para Érico Almeida, engenheiro de transportes e especialista em trânsito, o VLT vai ajudar a desafogar o tráfego, mas são necessárias outras ações.

“É preciso mais faixas exclusivas de ônibus e conscientizar as pessoas de que o automóvel deve ser voltado para o passeio. Dentro do ônibus, o indivíduo ocupa meio metro quadrado, enquanto um carro toma oito metros quadrados da via”.

Rogério Vilani, da CET-Santos, diz que a empresa estuda ações para melhorar a qualidade dos coletivos. Uma delas é revisão dos itinerários da Cidade.

“Hoje há um desequilíbrio, pois há lugares que precisam de mais veículos e outros de menos. Existe um estudo em andamento, mas não é algo tão simples, que dá para mu-

dar da noite para o dia. Ainda é cedo falar em prazos, mas a mudança das rotas deve ser implantada em 2014”.

Ele diz que os impactos do VLT também fazem parte das análises. “Queremos entender essa nova demanda, o que não é algo simples, pois os ônibus servirão para concluir a viagem do usuário”.

Por fim, Vilani ressalta que investimentos em novos corredores, rotas de fluidez e proibição de estacionamento em grandes avenidas são necessários para garantir mobilidade urbana e deixar o transporte público mais atraente aos passageiros.

Shirley Moreira Messias

OAB 332.320

- Assessoria e Consultoria Previdenciária
- Aposentadoria
- Pensão • Pensão por Morte
- Auxílio Idoso
- Auxílio Deficiente

Tels: (13) 3018-7015 / 99784-6535