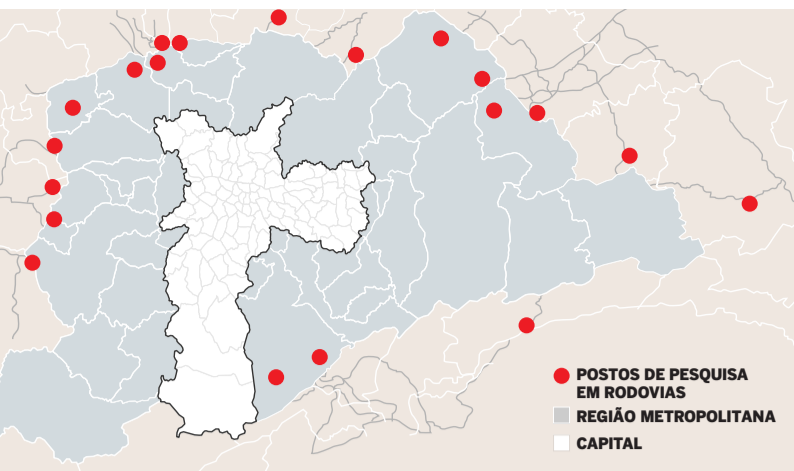


DIAGNÓSTICO

A região pesquisada

Foram ouvidas 90 mil pessoas nos 39 municípios que formam a Região Metropolitana de São Paulo

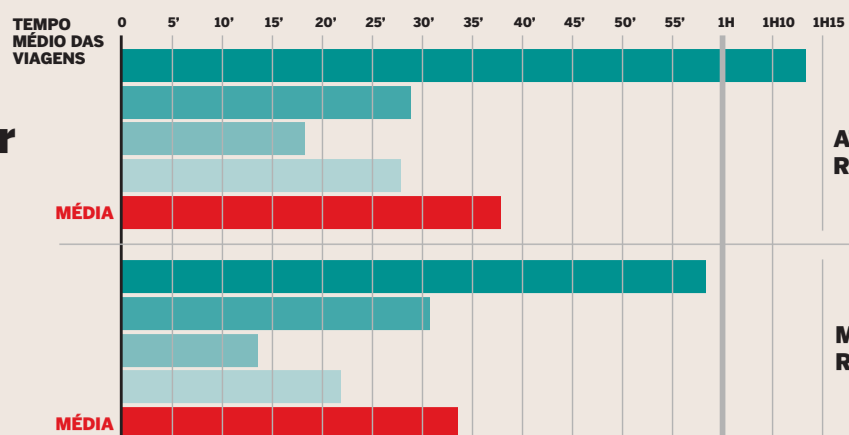


● POSTOS DE PESQUISA EM RODOVIAS  
■ REGIÃO METROPOLITANA  
□ CAPITAL

De coletivo, demora é maior

Não importa o salário: os deslocamentos de ônibus, trem e metrô levam, em média, cerca de 1 hora

■ COLETIVO  
■ INDIVIDUAL  
■ A PÉ  
■ BICICLETA



ATÉ R\$ 760

MAIS DE R\$ 5,7 MIL

# ORIGEM DESTINO

O ESTADO DE S. PAULO ● H1 ● SEXTA-FEIRA, 3 DE ABRIL DE 2009 REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

## Diferença social desaparece quando se compara tempo de deslocamento

‘Ricos’ e ‘pobres’ têm perdas iguais em seus trajetos pela Grande SP; prejuízo pode chegar a R\$ 3,5 mi em 30 anos

Renato Machado

→ Uns podem ter mais conforto e outros perderem mais horas de sono. Mas os congestionamentos e as grandes jornadas no transporte são problemas que não escolhem a classe social para atingir. Dados divulgados ontem da última pesquisa “Origem e Destino”, coordenada pelo Metrô, com dados de 2007, revelam uma espécie de “justiça social” nas ruas e nos trilhos: “pobres” e “ricos” gastam praticamente o mesmo tempo nos trajetos na Região Metropolitana de São Paulo, usando os mesmos meios.

A pesquisa levou em conta cinco faixas de renda familiar mensal, variando entre quem recebe até R\$ 760 e os que ganham mais de R\$ 5,7 mil. Considerando a média do tempo consumido em todos os modos – transporte coletivo, individual, a pé ou de bicicleta –, as pessoas com menor renda gastam 37 minutos nas viagens, enquanto as do outro extremo, 41. A maior média de tempo ficou entre as pessoas de família com renda entre R\$ 760 e R\$ 1.520 e entre R\$ 1.520 e R\$ 3.040, que gastam 41 minutos.

Um dos motivos para essa igualdade foi o aumento – ainda maior – na duração das viagens em transporte coletivo por pessoas da faixa de renda familiar mais elevada. Em relação à edição anterior da OD, em 1997, esse grupo teve um acréscimo de quase dez minutos no tempo de viagem em ônibus e trens – passando de 50 para 59 – enquanto para a faixa com renda de até R\$ 760 passou de 64 para 67. As faixas intermediárias de renda gastam entre 63 e 71 minutos.

“E a tendência é igualar ainda mais”, diz o diretor de planejamento de expansão do Metrô, Marcos Kassab. Ele acrescenta que houve um deslocamento de parcela da população para mais longe e a consequência disso é uma pressão sobre o transporte coletivo. “Muitas pessoas que foram morar em Alphaville, por exemplo, hoje enfrentam as mesmas dificuldades de saturação que moradores de alguns bairros da capital”.

As médias de tempo são ainda mais parecidas quando o meio de transporte é o individual – carros e motos. No extremo de renda inferior, as pessoas costumam gastar 29 minutos em suas viagens, somente dois a menos que o extremo oposto. Há também pouca variação nas outras três faixas de renda, em que o tempo gasto varia entre 31 e 32 minutos.

Quando se trata de viagens feitas a pé, a duração varia entre 14 e 18 minutos, sendo que acontece uma queda na média dos tempos à medida que a renda aumenta. As classes mais baixas são as que mais gastam tempo se locomovendo com bicicletas – em média, 27 minutos – mas as pessoas de renda familiar superior a R\$ 5,7 mil apresentaram média de 23.

Exemplo dessa igualdade acontece no escritório de arquitetura Orbi, na Vila Madalena,



IGUALDADE – Patrícia Fernandes (à esq.) e Marjory Martins vivem em zonas opostas de SP, mas demoram o mesmo tempo para ir ao trabalho

### Mais renda, menos ônibus

... Em relação à renda e o modo de locomoção, um tradicional gráfico mostra que, à medida que a receita da família aumenta, cresce também a porcentagem de viagens em transporte individual – carros e motos – e diminui a quantidade em transporte coletivo. O gráfico forma um “x” e o ponto de encontro entre as retas determina a faixa de renda familiar em que a maioria das viagens passa

zona oeste da capital. Por motivos diferentes, a arquiteta Patrícia Fernandes, de 27 anos, e a recepcionista Marjory Martins, de 22, utilizam o mesmo meio de transporte e levam aproximadamente o mesmo tempo para chegar ao trabalho, embora uma viva na zona sul da cidade e a outra na zona norte.

Ambas optaram por usar o metrô. Patrícia até possui um carro, mas somente o usa para ir

a ser com carros e motos. Em relação à edição de 1997, a última pesquisa “Origem e Destino” – com dados de 2007 – mostra que houve antecipação do ponto de encontro. As viagens com transporte individual antes eram maioria a partir de renda superior a R\$ 3.040, mas agora já superam o transporte coletivo na faixa dos que ganham entre R\$ 1.520 e R\$ 3.040. ● R.M.

ao escritório em feriados e fins de semana. “Nos outros dias, eu perco muito tempo nos congestionamentos e só com estacionamento já gastaria mais do que gasto com passagem”, diz ela, que mora ao lado da Estação Saúde. Todos os dias ela passa 40 minutos no metrô e depois mais 20 minutos para esperar e pegar um ônibus que a deixa na porta do trabalho. Moradora do Jardim São Pau-

lo, na zona norte, Marjory teria a opção de ir de ônibus, mas ela conta que o tempo gasto é maior por causa do trânsito. Por isso ela caminha dez minutos até a estação do Metrô de seu bairro e também fica 40 minutos nos trens. Ao contrário da amiga, ela prefere caminhar na última parte do percurso e por isso economiza 10 minutos, o que deixa o tempo de viagem das duas exatamente igual.

Para quem recebe R\$ 760, o prejuízo é de R\$ 1,5 milhão.

O cálculo leva em conta que se perde quatro horas nos percursos – ida e volta – e que todo esse tempo seria usado para trabalho. Como a média etária dos paulistanos está atualmente em 35 anos, haveria outras três décadas de vida econômica útil, sendo que foram considerados 240 dias de trabalho por ano.

Da mesma forma, é possível calcular o “custo de oportunidade do tempo livre”. “Dá para medir quanto vale estar em um bar”, diz Fernandes. A pesquisa considera que dois terços do tempo perdido poderiam ser usados para lazer ou satisfazer a vida afetiva. Assim, as pessoas com renda de R\$ 5,7 mil teriam um prejuízo de R\$ 2 milhões; quem ganha R\$ 760, deixa de ganhar no aspecto pessoal R\$ 800 mil. ●

Classes mais baixas gastam mais tempo em bicicletas

PREJUÍZO

O tempo gasto nos percursos também custa dinheiro e bem-estar. De acordo com uma pesquisa ainda inédita do economista Marcos Fernandes, do Centro de Estudos de Processo da Decisão, da Fundação Getúlio Vargas (FGV), os paulistanos com salários de R\$ 5,7 mil vão perder nos próximos 30 anos R\$ 3,5 milhões cada um. “Cada hora tem um valor econômico. Essa quantia total é o valor presente do dinheiro que as pessoas deixariam de ganhar.”

SERGIO CASTRO/AE

A PESQUISA

### A cada 10 anos, um raio X dos hábitos da metrópole

... A pesquisa “Origem e Destino” (OD) é publicada a cada dez anos, desde 1967. Ela tem o objetivo de nortear políticas públicas e o planejamento de transportes. Além disso, ela ganhou destaque por ser um raio X dos hábitos da população dos 39 municípios da Região Metropolitana de São Paulo. Por isso os resultados – embora até então não fossem totalmente abertos ao público – são usados por outros setores da economia, para identificar locais com potenciais para investimento.

O Metrô, entidade que coordena a pesquisa, afirma que a base matemática do levantamento estará disponível a partir de hoje em seu site para a consulta de interessados, mediante um cadastro.

Por meio da OD, é possível conhecer a dinâmica dos deslocamentos na região. Os números indicam onde acontecem os principais fluxos de viagens, de que modo elas são feitas, em quanto tempo e em quais horários. Para isso, são realizadas pesquisas nas residências – onde são identificadas as viagens internas, por meio de cadastro e amostra de residências – e também na linha de contorno da região metropolitana, com contagem e amostra de veículos e passageiros.

Foram visitados 30 mil domicílios e entrevistadas 90 mil pessoas. As consultas somente foram consideradas válidas quando todos os membros da família respondiam às questões. Nos limites da região foram consideradas entrevistas com ocupantes de 36 mil veículos, entre automóveis, táxis, ônibus, vans e caminhões.

O investimento na pesquisa foi de R\$ 8 milhões, sendo que 50% partiu do Metrô. Os outros participantes são a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), a Empresa Metropolitana de Trens Urbanos (EMTU), a São Paulo Transporte (SPTrans) e a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). ● R.M.



- Fórum: investimento em transporte coletivo
- Especial: Como o trânsito parou São Paulo
- Infográficos: Mais números da pesquisa



SEM ALTERNATIVA - Toda vez que precisa ir a São Paulo, o aposentado Fernando Elias, morador de Santo André, precisa andar pelo menos 20 minutos para embarcar no trem: não há nenhum ônibus direto

# Nem trem, nem ônibus, nem carro. Maioria ainda vai é a pé

Mas, na década, deslocamentos feitos em ônibus cresceram três vezes mais do que em automóveis

Vitor Hugo Brandalise

→ O morador da Região Metropolitana de São Paulo utiliza mais o próprio carro do que os ônibus, mais os ônibus do que o metrô, mais o metrô do que os trens. Também se desloca cada vez mais em motocicletas, em veículos escolares, em bicicletas. E cada vez menos nos táxis. Mas para o morador do maior conglomerado urbano da América Latina, a julgar pelo número de viagens realizadas num dia, o meio de transporte mais comum continua sendo o mais simples – esse morador ainda anda, e muito, a pé.

Os números da última pesquisa “Origem e Destino” permitem entender essa dinâmica. A partir deles se percebe, por exemplo, que o reinado do carro individual está enfraquecendo (mais informações na página ao lado).

Em 2007, foram 10,4 milhões de viagens de carro diárias pela região metropolitana – um aumento de 8,3% em relação à pesquisa anterior, de 1997, quando o número de viagens por dia foi de 9,6 milhões.

Trata-se, porém, de uma tendência de aumento muito inferior à ascensão verificada no número de viagens de ônibus, o transporte coletivo mais utilizado. Em 2007, foram cerca de 9 milhões de deslocamentos diários de ônibus, ante 7,2 milhões de viagens por dia em 1997 – aumento de 25%, três vezes supe-

rior ao verificado nas viagens individuais de carro. Isso tudo, considerando aumento de 16% na frota de automóveis.

Para economistas ouvidos pelo Estado, a explicação está no aumento da oferta de emprego (de 6,9 milhões de pessoas ocupadas em 1997 para 9 milhões, dez anos depois). “Como temos base larga na pirâmide de renda, quando a população dessa faixa consegue melhorar um pouco o faturamento mensal o transporte coletivo já se torna possível. A dificuldade é muito maior, por exemplo, para a população que está acima conseguir comprar um carro”, explica o pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) Alexandre Gomide, ex-diretor da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades. “Além disso, só se desloca quem tem o que fazer, onde trabalhar.”

Ir ao trabalho e voltar é, de fato, a razão maior das viagens – envolve cerca de 17 milhões (44,5%) dos 38,2 milhões de deslocamentos (motorizados ou não) por dia. Educação vem logo atrás, como motivação para 13 milhões de viagens (34% do total). Notam-se, também, algumas surpresas, nos hábitos de deslocamento do morador da região metropolitana: como explicar, por exemplo, que o número de viagens a lazer tenha diminuído nesse espaço de dez anos ou que o número de deslocamentos destinados a compras tenha permanecido no mesmo pata-

mar, com aquecimento da economia e tudo?

“Por segurança, ou para não enfrentar congestionamentos, as pessoas podem estar preferindo o lazer doméstico. As casas, hoje, estão realmente mais confortáveis”, afirma Gomide. “Até mesmo para compras pelo serviço eletrônico.”

Os números da pesquisa redescobrem, também, a figura do pedestre. Dos 38,2 milhões de deslocamentos diários, exatamente um terço (12,6 milhões) é realizado, simplesmente, a pé. “Mostra a importância de oferecer boa infraestrutura, com sinalização e espaço adequados, a quem circula pela cidade”, avalia o consultor Flaminio Fichmann, especialista em engenharia de tráfego. A OD também registra que a hora do almoço é o momento em que os pedestres reinam mais absolutos nas ruas, quando suas viagens correspondem, sozinhas, a 50% do total de deslocamentos.

‘Como temos base larga na pirâmide de renda, quando a população dessa faixa consegue melhorar um pouco, o transporte coletivo já se torna possível’

Em dez anos, diminuiu número de viagens para lazer

MOTOS

Veículo mais notado na metrópole e seus arredores, a motocicleta cumpre seu papel na pesquisa: trata-se do meio de transporte que mais registrou aumento (388%) no espaço de dez anos – de 145.651 viagens em 1997 para 710.638, em 2007. “Reflete o que vemos nas ruas”, afirma Fichmann. “São milhares de pedestres atravessando as faixas, milhares de motos cruzando as vias.” ●

## Só os taxistas perderam passageiros desde 97

Enquanto as viagens de ônibus, metrô e trem aumentaram a taxa de dois dígitos, o táxi – cuja frota, de 33,7 mil carros apenas na capital é a terceira do mundo – amargou diminuição no número de deslocamentos, na comparação entre os dez anos que separam as pesquisas. Em 1997, houve 103.397 deslocamentos diários de táxi na região metropolitana, ante 91.043 em 2007, diminuição de 11,95%. Foi a única queda registrada entre os nove meios de transporte analisados na “Origem e Destino”.

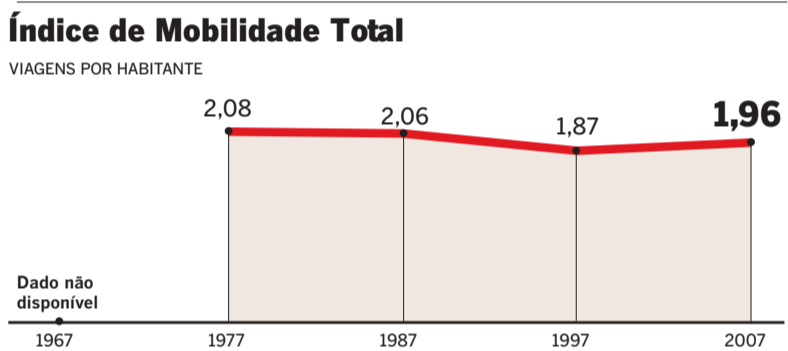
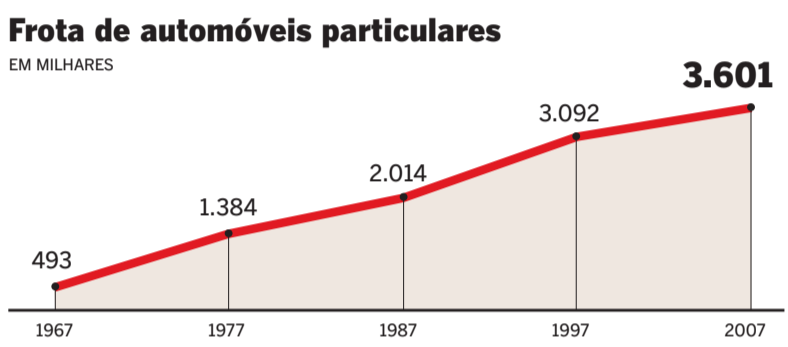
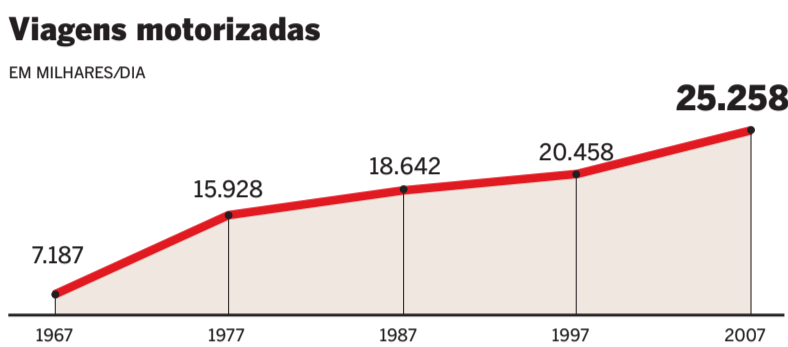
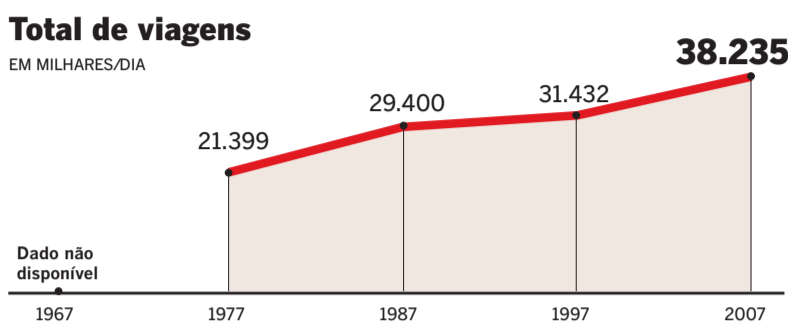
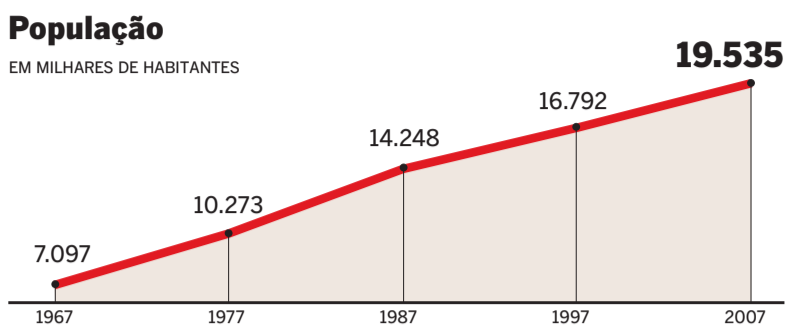
Para pesquisadores, a queda é motivada, principalmente, pelo alto preço da “corrida” na cidade. “Comparando com outras capitais, como Buenos Aires, o preço aqui é absurdo. Co-

mo hoje há mais opção, o passageiro vai de metrô ou ônibus”, avalia o consultor de tráfego Flaminio Fichmann. Para o pesquisador Alexandre Gomide, do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea), a queda é reflexo de melhorias na economia. “Hoje, as pessoas que tinham condição de pagar eventualmente para sair de táxi já têm meios para comprar seu carro.” Para o Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo, a queda aconteceu por “coincidência geográfica”. “A maioria dos pontos (22 mil) fica no centro, cujas linhas de metrô e ônibus aumentaram nos últimos dez anos”, avalia Natalício Bezerra, presidente da entidade.

Também chama a atenção o aumento no número de viagens de bicicleta, na comparação entre os dois períodos – em 2007, o número de deslocamentos diários foi 305.052, aumento de 87% em relação a 1997 (162.461). “Sinal de que a população pensa mais em meios de transporte ambientalmente corretos”, afirma Gomide. “A tendência para 2017 é que esse modo de transporte apareça com mais força na próxima pesquisa”, disse Raul Borges, do Departamento de Geografia da Unesp de Presidente Prudente. ● V.H.B. e E.R.

## Mudanças ao longo dos anos

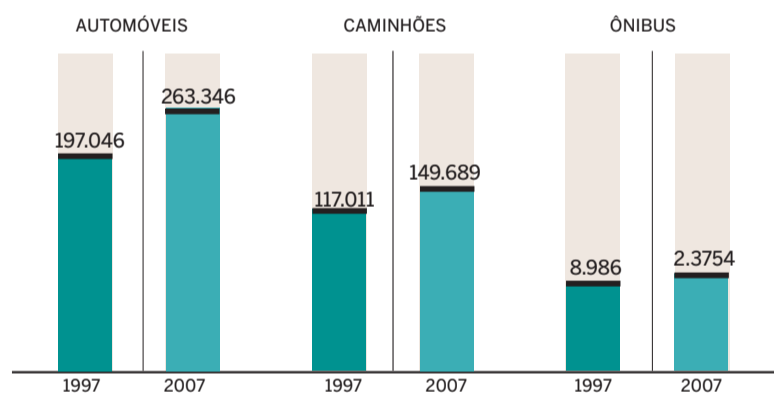
EVOLUÇÃO DE 1967 A 2007



## EVOLUÇÃO

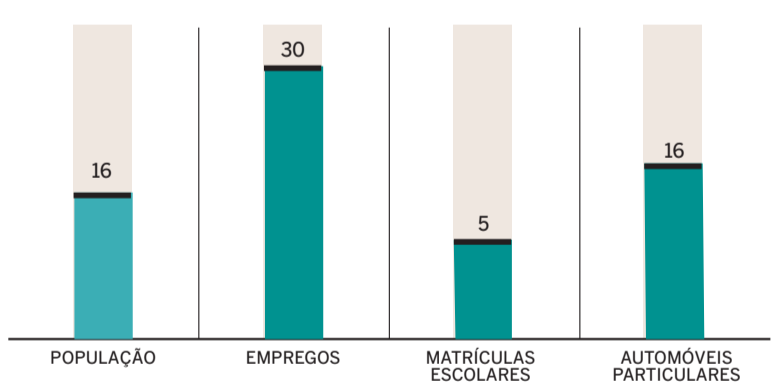
### Volume diário médio

POR TIPO DE VEÍCULO



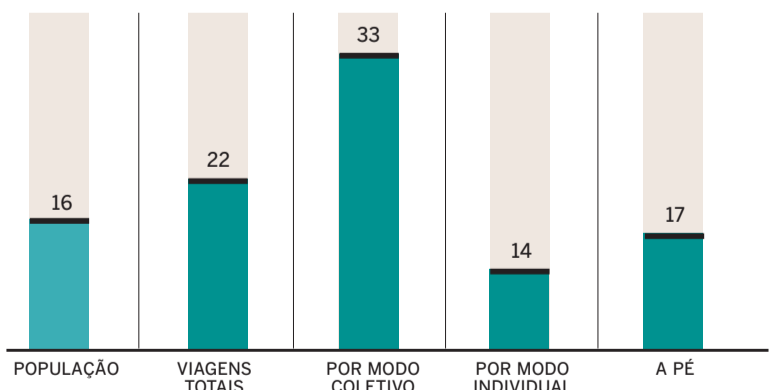
### Taxas de crescimento (1997/2007)

EM PORCENTAGEM



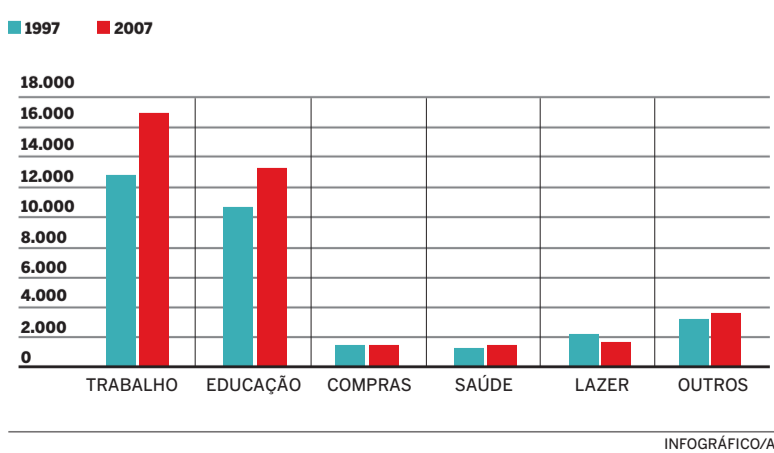
### Taxas de crescimento das viagens (1997/2007)

EM PORCENTAGEM



### Viagens diárias por motivo

EM MILHARES DE VIAGENS



# Distância entre o coletivo e o individual deve crescer mais

Em 2002, transporte de massa reverteu queda; investimento é essencial

Eduardo Reina

➔ A população da Região Metropolitana de São Paulo tem usado cada vez mais os meios de transporte coletivo para se deslocar. Esse resultado da pesquisa “Origem e Destino” mostra o rompimento de uma evolução constante registrada desde 1992, com pico em 2002 para as viagens em transporte individual – mesma data que marcou a inversão, com crescimento do modo de viagens coletivo. Dos 25,2 milhões de viagens motorizadas diárias constatadas em 2007, 13,9 milhões (55,1%) são realizadas de modo coletivo e outros 11,3 milhões (44,9%) por meio de modo individual.

Entre 1997 e 2007, houve evolução de 25,1% na utilização de transporte coletivo – de 10,4 milhões de viagens diárias para 13,9 milhões de viagens/dia –, ante 12,3% de aumento nas viagens motorizadas individuais – 9,9 milhões de viagens/dia em 1997 ante 11,3 milhões viagens/dia em 2007. Já as viagens a pé passaram de 10,6 milhões/dia para 12,6 milhões/dia, diferença de 15,8%.

“Na região metropolitana, o custo elevado das passagens afasta algumas pessoas do transporte coletivo. A qualidade dos transportes também é agravante, o que pode explicar tantas viagens a pé. Mas, paralelamente, o aumento do uso da forma coletiva está atrelado ao trânsito caótico e enormes congestionamentos. As pessoas procuram se adequar aos problemas e não perder tempo e ter mais gastos”, explicou o professor Márcio Silveira, especialista em geografia dos transportes, da Unesp de Ourinhos.

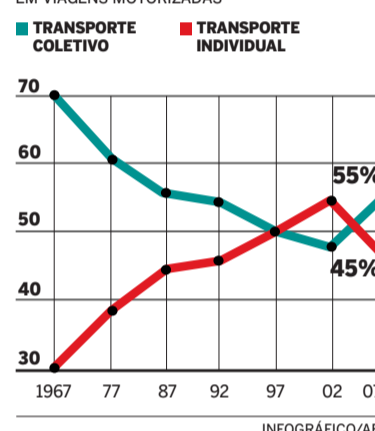
Quando trabalhava no Pari, zona leste de São Paulo, o consultor em logística Geovani Gomes de Melo, de 38 anos, morador do bairro próximo da Penha, chegava ao serviço dirigindo seu Ka-



SAGA – Geovani Gomes de Melo usa trem, metrô e ônibus todos os dias

## FORMAS DE LOCOMOÇÃO

EM VIAGENS MOTORIZADAS



dett prata 1996. Ao trocar de emprego, em 2006, viu sua necessidade de deslocamento aumentar – agora trabalha em Interlagos, zona sul, distante 30 km de casa. “Foi então que decidi voltar a usar o transporte público. Além de economizar, não me estresso no trânsito”, afirma Melo, que uti-

liza, num só dia, trem, metrô e ônibus – por dia, gasta cerca de quatro horas se deslocando.

“O investimento no setor de transporte coletivo passa a ser cada vez mais essencial para a Grande São Paulo. A pesquisa mostra isso e a tendência é que a diferença entre o uso do modo coletivo ante o individual fique mais acentuado”, diz o secretário dos Transportes Metropolitanos, José Luiz Portella.

Em sua tese de mestrado, Francisco Villa Ulhôa Botelho, da Universidade de Brasília, também aponta que a renda familiar e a duração das viagens são fatores que levam às viagens a pé na região metropolitana. “Mobilidade urbana é fator de decréscimo de qualidade de vida. Há a necessidade de restringir gastos.”

Estudo do Ministério das Cidades denominado “Como anda São Paulo”, da série “Como andam as regiões metropolitanas”, também mostra que andar a pé é o modo de locomoção que mais cresce na região metropolitana da capital. Uma das razões apontadas é o custo dos transportes, individuais ou coletivos. A pesquisa mostra que as pessoas de todas as faixas de renda optaram pela caminhada como meio de transporte quando o trajeto é curto e com duração entre 15 e 20 minutos. Mesma conclusão obtida pela pesquisa OD, que mostra que 70% das viagens a pé duram cerca de 15 minutos.

Houve um aumento da população economicamente ativa, o que explica o crescimento do uso do transporte coletivo. Mas não chega a ser suficiente para fazer crescer o número de usuários de trens, metrô e ônibus. A OD mostra que o custo do transporte tem grande influência na sua utilização, já que o custeio das viagens por meio coletivo é feito majoritariamente pelo passageiro e pelo seu empregador. Chega a 46% o índice de passagens pagas pelos donos de empresas às quais o usuário trabalha. Já aqueles que arcam com o custo total do bilhete somam 44%, sem nenhum subsídio. Os usuários isentos somam 9%.

O aposentado Fernando Elias anda 20 minutos de sua casa até a estação da CPTM de Pretefeito Saladino, em Santo André, toda vez que vai até São Paulo. Desde a década de 80, não há mais ônibus com destino à capital no bairro Santa Terezinha, onde ele mora. A solução é ir de trem ou esticar a caminhada mais 15 minutos e chegar à Avenida Dom Pedro II, onde há coletivos com destino a São Paulo. “Não tem outro jeito para ir até São Paulo”, diz Elias. ●

**46%**  
das passagens são pagas pelos empregadores



ESPERA – Fila de ônibus na Avenida Rebouças, altura da Faria Lima: entre 1997 e 2007, cresceu 25,1% a utilização de transporte coletivo

## Quase a metade das viagens individuais dura menos de 15 minutos

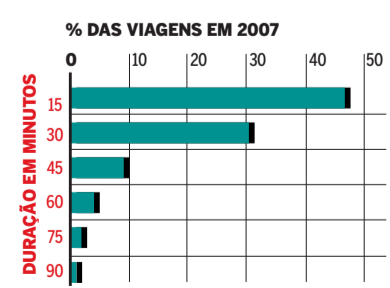
➔ São Paulo viveu em 2008 momentos de caos no trânsito. No dia 9 de maio, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) registrou o recorde de 266 km de lentidão. Embora em menor escala, a situação se repete em outras áreas da região metropolitana e tende a piorar, pois a frota de veículos individuais cresce rapidamente – 16% em dez anos. O que muitos chamam de a “cultura do carro” foi reforçado por um dado da OD: quase metade de todas as viagens com transporte individual dura menos de 15 minutos.

Os especialistas ressaltam

que a pesquisa é feita em todos os municípios e muitos deles são de pequeno porte. Mas a situação não é diferente na capital, onde quase 35% das viagens em transporte individual têm a mesma duração. “Os dados refletem a cultura do automóvel, que é usado para ir à padaria perto de casa”, diz o consultor de trânsito Horácio Figueira. Ele acrescenta que, embora aparentemente “inofensivos”, os pequenos percursos trazem prejuízo para o trânsito da cidade. “Muitos bairros são pontos de passagem e por isso há reflexos nos demais corredores.”

Os especialistas em trânsito

## TRAJETO CURTO DOMINA TRANSPORTE INDIVIDUAL



também afirmam que muitas vezes o uso abusivo de carros é consequência de falhas estruturais no sistema de transporte coletivo. “Tirando nos corredores, a maioria das linhas tem in-

tervalos de dez minutos; é quase o tempo do trajeto inteiro só no ponto”, diz Figueira. O professor da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Pol-USP) Jaime Waisman diz também que em muitos bairros não há ligação por linhas de ônibus. Dessa forma, as pessoas precisam pegar um coletivo até outra região e depois retornar para o bairro ao lado.

É exatamente essa situação que obriga a educadora Shirley Diniz Toro, de 46 anos, moradora do Jardim São Paulo, na zona norte, a utilizar seu carro todos os dias para um trajeto de cinco minutos entre os dois empregos. Se for de ônibus, ela precisa pegar duas linhas: uma até o terminal Santana e outra para voltar ao Tucuruvi. “Sei que atrapalho o trânsito, mas não tenho como fazer diferente.” ●

RENATO MACHADO

# Trens e ônibus transportam cada vez mais mulheres

Desigualdade ainda presente na remuneração de homens e mulheres é, segundo especialistas, uma das razões que explicam a opção do público feminino pelos transportes coletivos

Fernanda Aranda

Dados da pesquisa "Origem e Destino" sugerem que, na última década, foi a bordo de trem, metrô e ônibus que as mulheres chegaram às universidades, invadiram o mercado de trabalho e conquistaram cargos de chefia. Esse longo caminho foi percorrido preferencialmente a bordo de transporte coletivo. Nas bolsas das passageiras, o batom fica ao lado do bilhete único. E elas já se deslocam quase tanto quanto os homens.

Os números do estudo revelam que os sexos masculino e feminino se comportaram de maneiras diferentes quanto à mobilidade nos últimos dez anos. No caso das mulheres, entre 1997 e 2007, as viagens em meios de transporte público aumentaram quase dois pontos na escala, enquanto as feitas de carro ou moto diminuíram. Entre os homens, os índices de uso dos dois tipos de locomoção cresceram no mesmo período.

A medição foi feita por um coeficiente que contabiliza o número de viagens realizadas por habitante. As contas ficaram assim: entre eles, o índice de uso de transporte público era 0,6 (viagem/homem) em 1997 e subiu para 0,7 em 2007. Entre as mulheres, o modo coletivo de locomoção subiu de 0,65 (viagem/mulher) para 0,85. Em números absolutos, a diferença fica clara: há dez anos, elas faziam 5.169.628 viagens por dia em transporte coletivo; hoje fazem 7.344.076 por dia, quase o dobro do que faziam há 40 anos (3.989.306). Detalhe: o número de viagens por passageiro/dia, seja homem ou mulher, se manteve na média de dois por dia durante todo esse período.

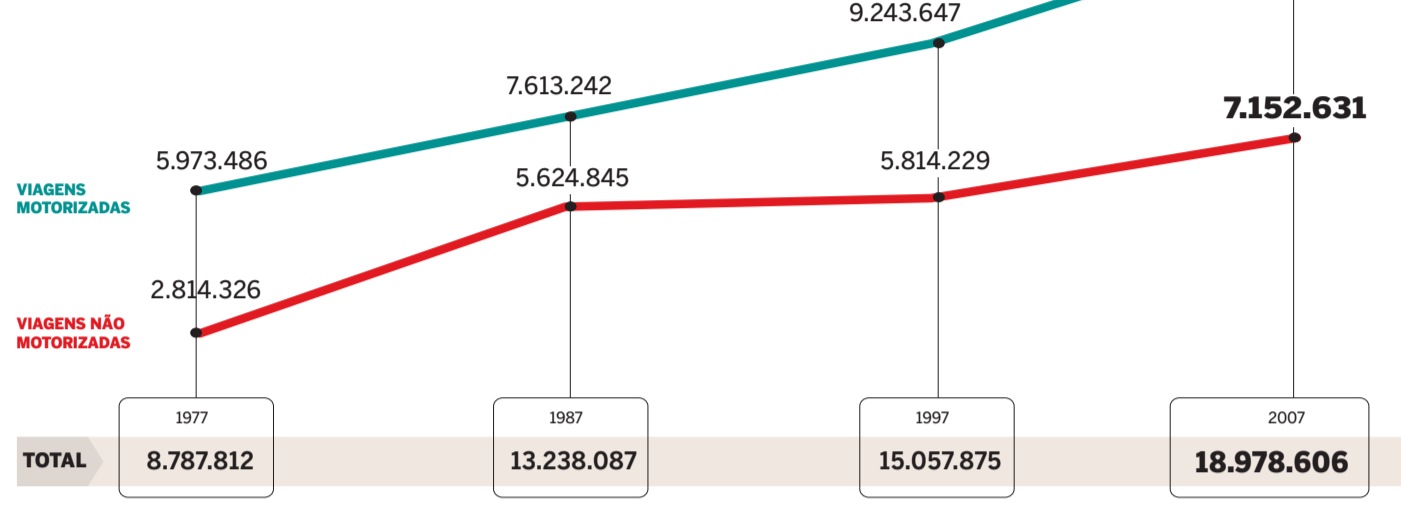
Para as entidades que participaram da pesquisa (Metrô, CPTM, EMTU, SP-Trans) não existem mudanças ou adequações na estrutura do transporte público que justifiquem o desequilíbrio no comportamento. Isso porque, apesar das tentativas, não foram criados vágões exclusivos para as mulheres ou qualquer "atendimento preferencial". Os especialistas ouvidos encontram na desigualdade que prevalece na conta bancária de homens e de mulheres uma das razões para a escolha delas pelo transporte coletivo.

O último relatório do Depar-

## ELAS ESTÃO SAINDO MAIS

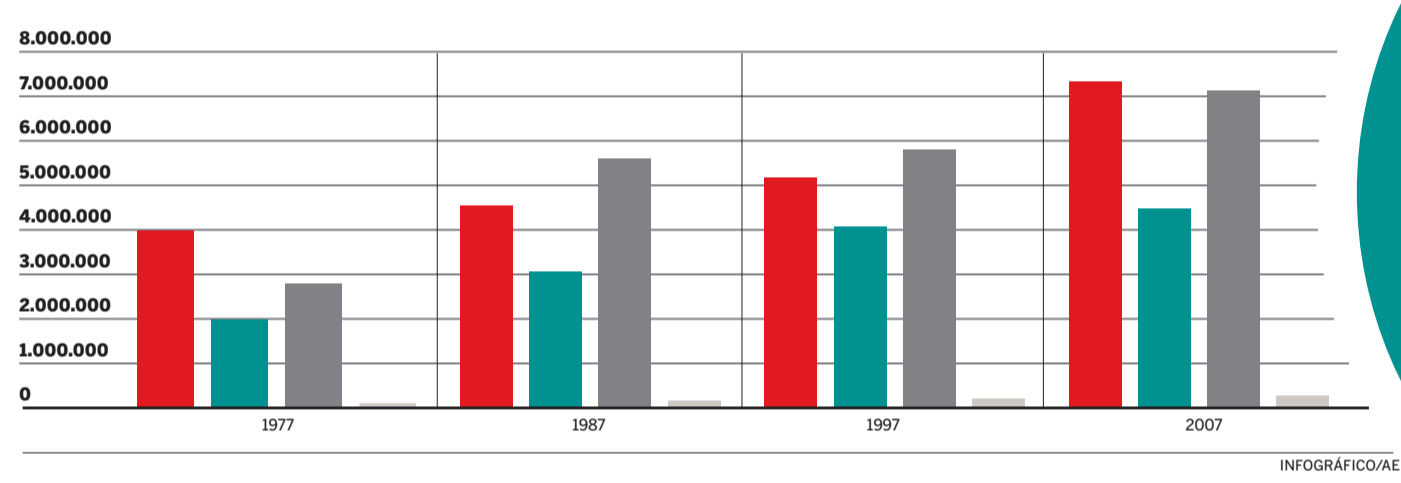
Viagens na Região Metropolitana de São Paulo

EM NÚMERO DE VIAGENS



## DESLOCAMENTO POR MODO

EM NÚMERO DE VIAGENS



**POR TODA PARTE** - Larissa Braga Macias Casares (à dir.), na Estação Sé do Metrô e Julia da Silva Patruelli (abaixo), na Santa Cecília, são exemplos de como as mulheres aos poucos tomam lugares nos transportes e na sociedade; consultores também observam que ainda é difícil fazer os homens abandonarem o transporte individual, uma vez que o carro continua a simbolizar status e masculinidade



tamento de Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese) revela que o rendimento mensal das mulheres equivale a 76,3% do recebido pelo homem. O relatório mostra ainda que há dez anos elas respondiam por 50,1% dos desempregados e agora somam 57,5%. "Tudo isso interfere na hora de custear o transporte público, que tende a ser mais barato do que o particular, até para comprar um carro", resume Sérgio Berti, coordenador da ONG Direção Preventiva.

Mas a desvantagem financeira não seria a única explicação. As publicações científicas sobre os efeitos da poluição, de grande responsabilidade dos carros, também colocam as mulheres como principais vítimas - o que faz aumentar a conscientização sobre a importância do transporte coletivo, segundo Cláudio Marte, diretor de mobilidade do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT). "Um estudo recente (*da Unicamp*) revelou que os poluentes - 90% deles emitidos por veículos - contaminam até

o leite materno. Outra pesquisa (*da USP*) constatou que em dias poluídos aumentam os índices de aborto, assuntos que mobilizam mais o público feminino a migrar para os meios públicos", avalia. Outro argumento de Marte e Berti para explicar a vantagem dos homens nas estatísticas do transporte individual é que carro ainda é sinônimo de masculinidade, de status, o que dificulta deixá-lo na garagem.

O consultor de trânsito Horácio Figueira, que participou da OD em 1977, faz uma ressalva às conclusões. "A mulher da capital não é a mesma que mora em Francisco Morato e também difere da que vive em Osasco", alerta. E ressalta que cada uma das 39 cidades que compõem a região metropolitana, onde foi feito o estudo, tem um perfil diferente de sexo feminino.

Para ele, a diminuição do índice de viagens individuais entre elas pode ter sido puxado pela população feminina de menor renda. "O que eu mais vejo é mulher ao volante na capital. Não acredito que as paulistas são responsáveis por esses índices." •



## Quatro estações com quatro visões femininas

A viagem de metrô duas vezes por semana é sagrada. O embarque começa em Itaquera, estação próxima da casa de um só cômodo em que ela mora desde que ficou viúva. Com o véu na cabeça, tradição adquirida por causa da frequência na Igreja Bielo-Russa, Julia Portucelli, de 68 anos, pega a Linha Vermelha quase de ponta a ponta até chegar à Estação Santa Cecília, bem na frente da igreja de mesmo nome e de sua santa de devoção. Uma contradição de credo que a senhora diz ser permitida na capital. "Em São Paulo, Deus é um só. Venho até aqui para encontrar paz."

Dona Júlia caminha em bando com senhoras que aparentam a mesma idade e deixam o metrô com destino a mesma igreja.

Nas escadas, ela quase esbarra em Rosilene, 25, e Rosileide, 23, únicas mulheres da família Silva que calharam de engravidar na mesma época. Usar a Estação Santa Cecília virou caminho obrigatório para as gestantes poderem fazer o pré-natal na Santa Casa, distante algumas quadras daquele ponto de parada.

Barrigas salientes por causa da gravidez também circulam de metrô para chegar à Estação Clínicas, na Linha Verde, batizada assim por ficar na frente do HC, o maior hospital da América Latina. Na unidade, Camila Nagarov, de 23 anos, é pós-graduanda em Assistência Social e, juntamente com a amiga Evelyn Miranda, de 33, deixou São José dos Campos, no interior, para estudar na capital - motivo para as duas sempre usarem a estação, qual-

quer dia da semana. Instaladas na Lapa desde o início do mês, tudo que elas conhecem em São Paulo foi de metrô. "O Masp, a Paulista, a Vila Madalena e até o Tatuapé."

Larissa Casares, de 21 anos, até poderia frequentar mais a Estação Clínicas, não tivesse desistido do curso de Medicina e escolhido Direito. A futura advogada agora é figura carimbada na Estação Sé, próxima do Fórum João Mendes e do Tribunal de Justiça, o que faz da estação ser mais ou menos um point do mundo da advocacia. Já Fernanda Pereira, de 18 anos, indecisa na carreira, não "tem a menor ideia" de qual das estações vai passar a frequentar. Seu semblante de dúvida é visto em outros rostos entre os passageiros que circulam na Estação Ana Rosa, perto de um grande curso preparatório para o vestibular.

Júlia, Camila, Larissa e Fernanda pagaram os mesmos R\$ 2,30 para usar o metrô. Mas cada uma exemplifica um perfil diferenciado das estações que frequenta. • F.A.

## Emprego segue centralizado, mas custo de vida leva à periferia

Há 14 distritos com índice superior a 150 empregos por hectare; ficou mais difícil e demorado chegar ao trabalho

O alto custo de vida nas regiões centrais das metrópoles está cada vez mais empurrando a população para as regiões periféricas. Em São Paulo não é diferente. Os dados da OD, com números de 2007, mostram que o centro expandido da capital apresentou variação demográfica negativa em dez anos. Por outro lado, aumentou ainda mais nessa área a concentração de trabalho. O número de distritos com índice superior a 150 empregos por hectare de área, por exemplo, passou de 8 para 14. A consequência é que ficou mais difícil e demorado chegar ao local de trabalho e, por isso, muitas pessoas têm

buscado alternativas para amenizar o problema. O maior fluxo de veículos teve impacto no trânsito e aumentou o tempo que as pessoas gastam no percurso. De acordo com a pesquisa, em muitos locais do centro expandido, as viagens de transporte coletivo passaram a ter duração média superior a 80 minutos. Em toda a Região Metropolitana, o tempo médio passou de 61 para 67 minutos em um intervalo de dez anos - entre as edições de 1997 e de 2007. O crescimento foi de 27 para 31 minutos nas viagens com transporte individual.

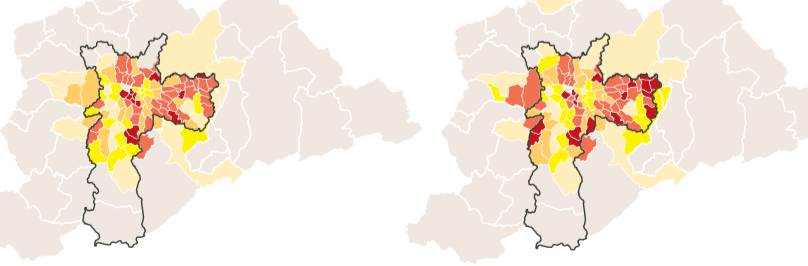
"Embora os congestionamentos e o tempo no transporte coletivo atinjam a todos, as classes

baixas são as que mais sofrem, pois têm menos capacidade de ajuste", diz o presidente da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), Ailton Brasiliense Pires. Os dados da OD mostram que a variação demográfica foi superior a 30% em pelo menos 20 dos 39 municípios da região metropolitana. Os especialistas dizem que a maioria é formada por pessoas que saem da capital, mas precisam voltar diariamente a trabalho. No entanto, há uma tendência - embora ainda pouco expressiva - de as pessoas buscarem ficar perto do local onde trabalham. O pesquisador Ricardo Ojima, do Núcleo de Estudos da Po-

## COMPARAÇÃO

ATÉ 25 25 A 50 50 A 75 75 A 100 100 A 150 MAIS DE 150

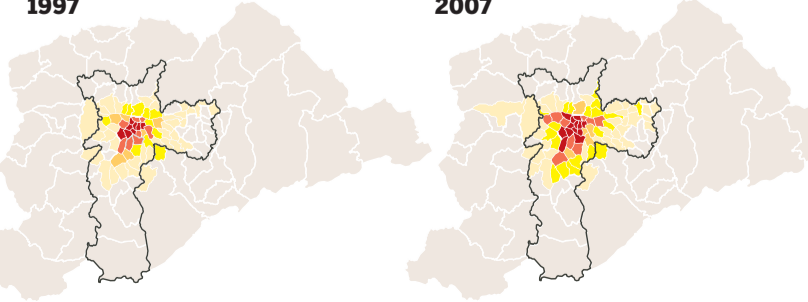
Densidade demográfica em habitantes por hectare



A comparação dos mapas mostra que, em 10 anos, houve adensamento populacional na zona leste e em cidades à oeste da capital

## Densidade de empregos

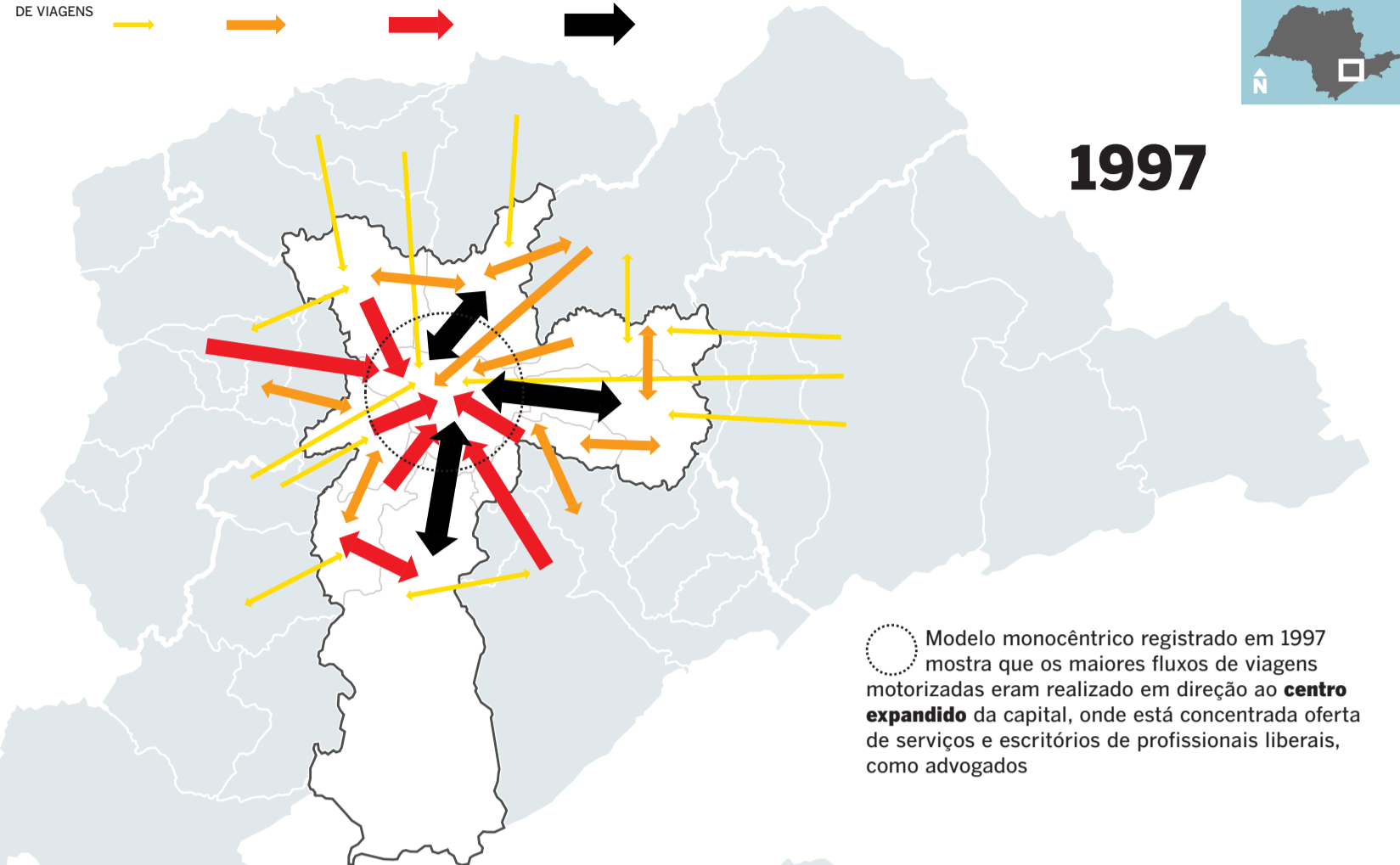
em empregos por hectare



No mesmo período, a concentração de empregos aumentou na zona oeste e na região central da capital

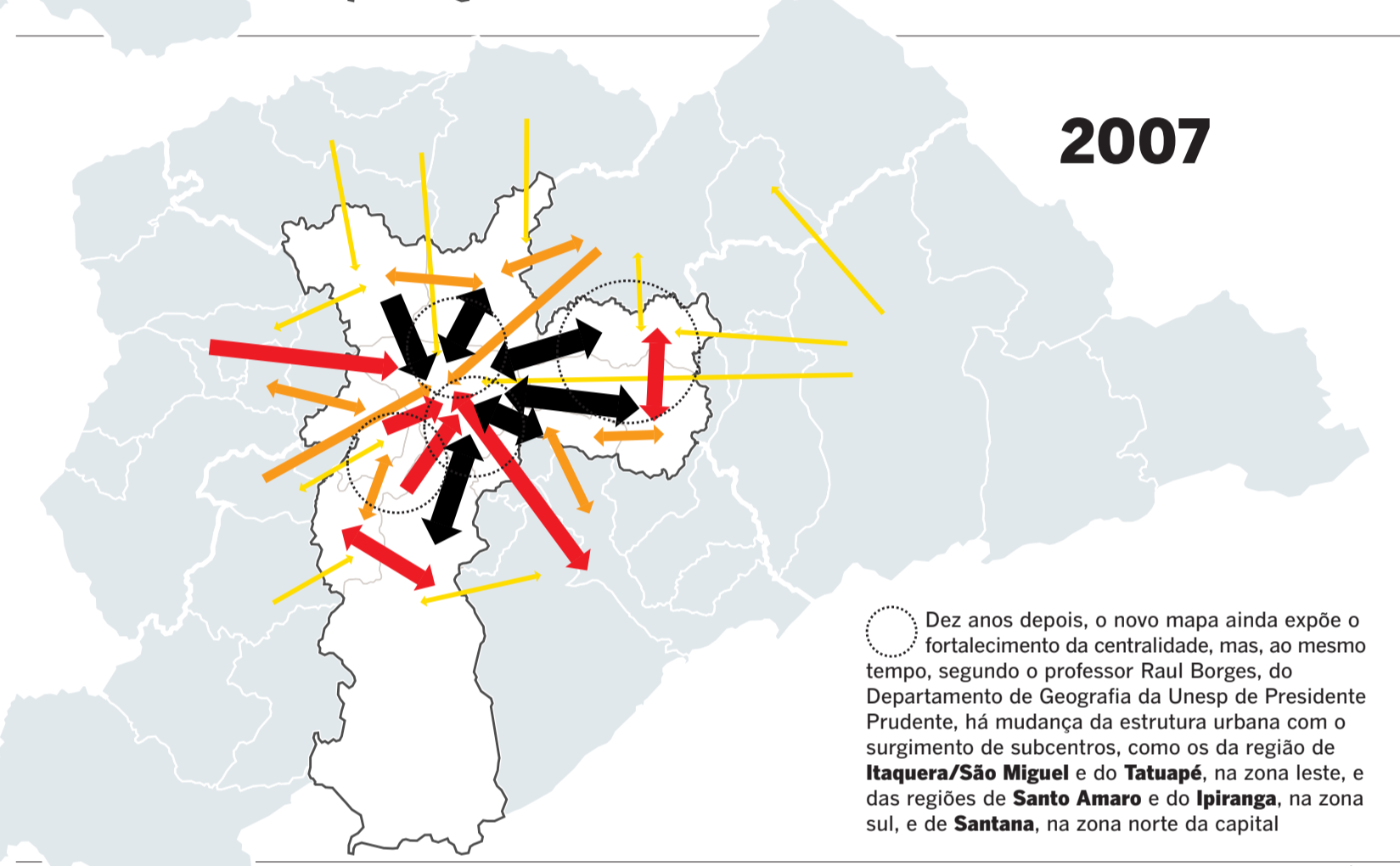
## PRINCIPAIS FLUXOS DE VIAGENS MOTORIZADAS

NÚMERO DE VIAGENS: ATÉ 75 MIL, 75 MIL A 150 MIL, 150 MIL A 250 MIL, ACIMA 250 MIL



1997

Modelo monocêntrico registrado em 1997 mostra que os maiores fluxos de viagens motorizadas eram realizados em direção ao centro expandido da capital, onde está concentrada oferta de serviços e escritórios de profissionais liberais, como advogados



2007

Dez anos depois, o novo mapa ainda expõe o fortalecimento da centralidade, mas, ao mesmo tempo, segundo o professor Raul Borges, do Departamento de Geografia da Unesp de Presidente Prudente, há mudança da estrutura urbana com o surgimento de subcentros, como os da região de Itaquera/São Miguel e do Tatuapé, na zona leste, e das regiões de Santo Amaro e do Ipiranga, na zona sul, e de Santana, na zona norte da capital

## Milhares de itinerários e um destino: o centro

Tendência é mudança da estrutura urbana com o surgimento de subcentros

A falta de planejamento urbano e a ocupação descontrolada do solo se refletem em um mapa que se repete a cada edição da pesquisa "Origem e Destino": o centro de São Paulo é há pelo menos quatro décadas o grande polo atrativo, sobretudo para deslocamentos motorizados. "As viagens dependem exclusivamente de onde as pessoas moram e onde elas trabalham. E isso provoca um impacto no uso do transporte coletivo, sobrecarregando o sistema", diz o professor Carlos Alberto Bandeira Guimarães, da Faculdade de Engenharia

Civil, Arquitetura e Urbanismo da Unicamp.

Todos os quatro grandes fluxos detectados no levantamento são para a região central, incluindo um pequeno pedaço das zonas sul e oeste da capital, onde estão concentrados grandes e novos conglomerados empresariais, como as Avenidas Luís Carlos Berrini e Francisco Matarazzo e imediações. Os principais fluxos apontam mais de 250 mil viagens por dia partindo dos sete municípios do ABC, Guarulhos, Osasco, Taboão da Serra e bairros das quatro zonas da capital. Além desses, há outros dez

fluxos para o centro expandido. Para Guimarães, deve existir um trabalho conjunto em três níveis para equilibrar o quadro: o federal, o estadual e os municipais. "Pela complexidade da situação, são necessárias ações do Ministério das Cidades e do governo do Estado e também das prefeituras envolvidas. Não adianta pensar cidade por cidade. É preciso pensar daqui pra frente em macrometropole para despoliarizar as áreas centrais", afirmou.

Entre as ações citadas pelo especialista em transporte está o planejamento urbano, com a

criação de novos polos de emprego. "De certo modo isso já começa a acontecer, como nos bairros de Santana e Brás, na capital, mas é preciso promover a descentralização em todas as cidades da região metropolitana. Hoje, quem é mais pobre vai morar na periferia, onde encontra imóveis mais baratos", relata.

Em relação às viagens intras - com percursos na mesma região - somente o centro expandido da capital e os municípios do ABC são responsáveis por mais de 3 milhões de deslocamentos motorizados por dia. • EDUARDO REINA e RENATO MACHADO



TROCA-TROCA - Takautes foram da zona norte para sul e de lá para Mogi

pulação da Unicamp, afirma que algumas barreiras atuais estimulam as pessoas a tentar viver perto do trabalho, inclusive mudando de cidade. Ele cita como exemplo os pedágios e, principalmente, os congestionamentos. "Em algumas situações, se torna inviável em termos de tempo e até economicamente. E isso leva a pessoa a escolher por um lado da região", diz. Foi isso que aconteceu com os

Takautes. A gravidez de Rosana provocou várias mudanças na família. Uma delas diz respeito ao tempo que o marido Edson gastava para chegar ao trabalho. O casal morava no Alto de Santana, zona norte da capital, e o engenheiro elétrico percorria quase uma hora e meia de carro para chegar ao serviço, no Itaim-Bibi, na zona sul. "Quando tive meu filho, nós decidimos que isso precisava mudar para o Edson curti-

lo mais", diz Rosana.

Mesmo com custo de vida mais caro na zona sul, o casal comprou um apartamento no Itaim-Bibi, a menos de dez minutos da empresa. Edson não conseguia almoçar em casa, mas todos os dias estava com a família no início da noite, independentemente dos congestionamentos, chuva ou outros imprevistos da cidade. O que não estava nos planos era a transferência dele um ano depois para Mogi das Cruzes, a aproximadamente uma hora de onde moravam - sem trânsito.

"A vontade era de chorar", brinca Rosana. Apesar de a maioria dos companheiros de trabalho de Edson viajar todo dia para Mogi, a família decidiu mais uma vez se mudar para perto do trabalho dele. Alugaram o apartamento de São Paulo e com o dinheiro bancam a nova casa. Apesar de ainda estarem se adaptando ao ritmo de vida de uma cidade menor, eles pretendem se fixar lá. "Agora sim ele almoça em casa, busca nosso filho na escola. Foi uma escolha forçada, mas agora queremos ficar e curtir a qualidade de vida", diz. Outras pessoas, no entanto, fazem o caminho inverso. Se nos anos 80 e 90 houve uma tendência de saída da capital em busca de qualidade de vida e segurança, agora as classes mais altas estão voltando para a região central, para fugir dos demorados deslocamentos, segundo o professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC de Campinas, Wilson Ribeiro dos Santos Júnior. "Naquele período, na Avenida São Luiz, os imóveis passaram por período de desvalorização. Hoje há retomada dos locais no entorno", diz. • R.M.

Nas classes mais altas, já é uma tendência mudar de casa para ficar mais perto do trabalho e sofrer menos no trânsito

# Congestionamento migra para estradas

Cada vez mais gente vem de fora trabalhar ou estudar na capital paulista, utilizando as estradas todos os dias como se fossem ruas e avenidas

Daniel Gonzales

Os grandes congestionamentos já deixaram de ser a marca registrada apenas das maiores avenidas paulistas. Eles se expandiram para fora da cidade e vêm dominando a paisagem também nas estradas que dão acesso a São Paulo. Entre 1997 e 2007, a pesquisa “Origem e Destino” detectou um grande aumento no chamado Volume Diário Médio (VDM) do tráfego em sete das dez rodovias que servem a capital: somando todas as estradas, de 291 mil veículos, em 1997, para 397,5 mil, em 2007, um crescimento de 36,6%. Conclusão: cada vez mais gente vem de fora trabalhar ou estudar na capital, pegando a estrada todos os dias.

Especialistas consideram que um tripé de causas responde pela expansão. O primeiro ponto é o ganho de qualidade das rodovias, cujas concessionárias são obrigadas a manter, por meio de obras e outras melhorias previstas nos próprios contratos de concessão. Assim, elas atraem mais usuários. Depois, o aumento da frota de veículos, possibilitado pela boa situação econômica no período e o acesso fácil a crédito e financiamentos.

Finalmente, o adensamento das ocupações ao longo das próprias estradas ou bairros próximos, de diversas cidades, principalmente em condomínios que atraem compradores oferecendo imóveis com preços mais baixos do que em São Paulo e “qualidade de vida” – simbolizada pela proximidade com a rodovia, no estilo “more a poucos minutos da capital”. Pela facilidade de acesso, empresas também respondem por parte dessa demanda. Áreas típicas desse tipo de expansão imobiliária são a Granja Viana, cortada pela Rodovia Raposo Tavares, bairros de Osasco e o município de Vinhedo, próximos da Via Anhanguera. Segundo a OD, o volume diário

rio médio apresentou aumento em sete das dez rodovias analisadas. São elas: Fernão Dias (a campeã do crescimento, com 126% mais movimento no período da pesquisa), Via Dutra (119% a mais), Anhanguera (92% a mais), Bandeirantes (33% mais tráfego), Régis Bittencourt (VDM 83% maior), Imigrantes (crescimento de 34%) e Raposo Tavares (33% a mais). Só Castelo Branco, Anchieta e Ayrton Senna tiveram redução no volume de veículos, de 4%, 8% e 36%, respectivamente.

“As estradas passaram a ter característica de vias de curta distância. Viraram grandes avenidas”, aponta o doutor em Logística da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende. “Existe um processo de suburbanização (crescimento das cidades para fora dos limites) muito grande em torno de São Paulo. As classes A e B passaram a ocupar grandes condomínios fechados, ao longo das rodovias. Já C e D, residentes em municípios menores, tiveram o poder aquisitivo melhorado e começaram a ter acesso a veículos”, explica Resende. Com a maioria dos empregos e as boas facilidades concentradas na capital, a consequência, diz ele, é a “explosão” dos congestionamentos nas vias de acesso – justamente as estradas.

É no sistema Anhanguera/Bandeirantes, que conecta a capital com a Região Metropolitana de Campinas, que o processo de conurbação – ligação entre manchas urbanas, que somam 22 milhões de habitantes – é mais intenso: não há ali, segundo estudo da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emlasa), mais do que 14 quilômetros livres entre bairros. Não por acaso, são essas as duas rodovias que respondem pelo maior movimento de veículos que vêm de fora da capital a São Paulo – 131 mil por dia em 2007, frente a 88 mil em 1997.

“Isso mostra que a mobilidade diária já extravasa a própria

área metropolitana de São Paulo. Claramente, é um problema de uma região macrometropolitana”, diz a pesquisadora e urbanista Silvana Zioni, especialista em transporte da Universidade Mackenzie. Segundo ela, não só residências, mas também empresas, são atraídas por um “fator indutor de desenvolvimento provocado pelas boas estradas”, incentivando o adensamento das margens das rodovias.

A concessionária responsável, AutoBan, informou que a “qualidade” das rodovias foi justamente um dos fatores que incentivaram o deslocamento de moradores da capital para o interior, ocupando as margens da rodovia. Por causa disso, a empresa informou que investiu em obras como a ampliação da Bandeirantes de três para quatro faixas, entre São Paulo e Jundiá, e vem trabalhando atualmente no trevo de acesso à Via Anhanguera, a partir da Ponte Afílio Fontana, na Marginal do Tietê. A obra da primeira ponte está em fase final.

Qualidade também foi fundamental para explicar o grande aumento do trânsito na Fernão Dias, da região de Guarulhos e Atibaia, em direção a São Paulo, classificada pela OD como a estrada onde o movimento mais cresceu no período 1997/2007. “Desde que foi concluída a duplicação do trecho paulista, há oito anos, muita gente que pegava outras avenidas, como eu, passou a cortar o movimento pela Fernão, que até então era péssima”, diz o gerente de vendas Antonio Anísio, de 45 anos, que mora em Atibaia e trabalha na capital.

## ROTINA

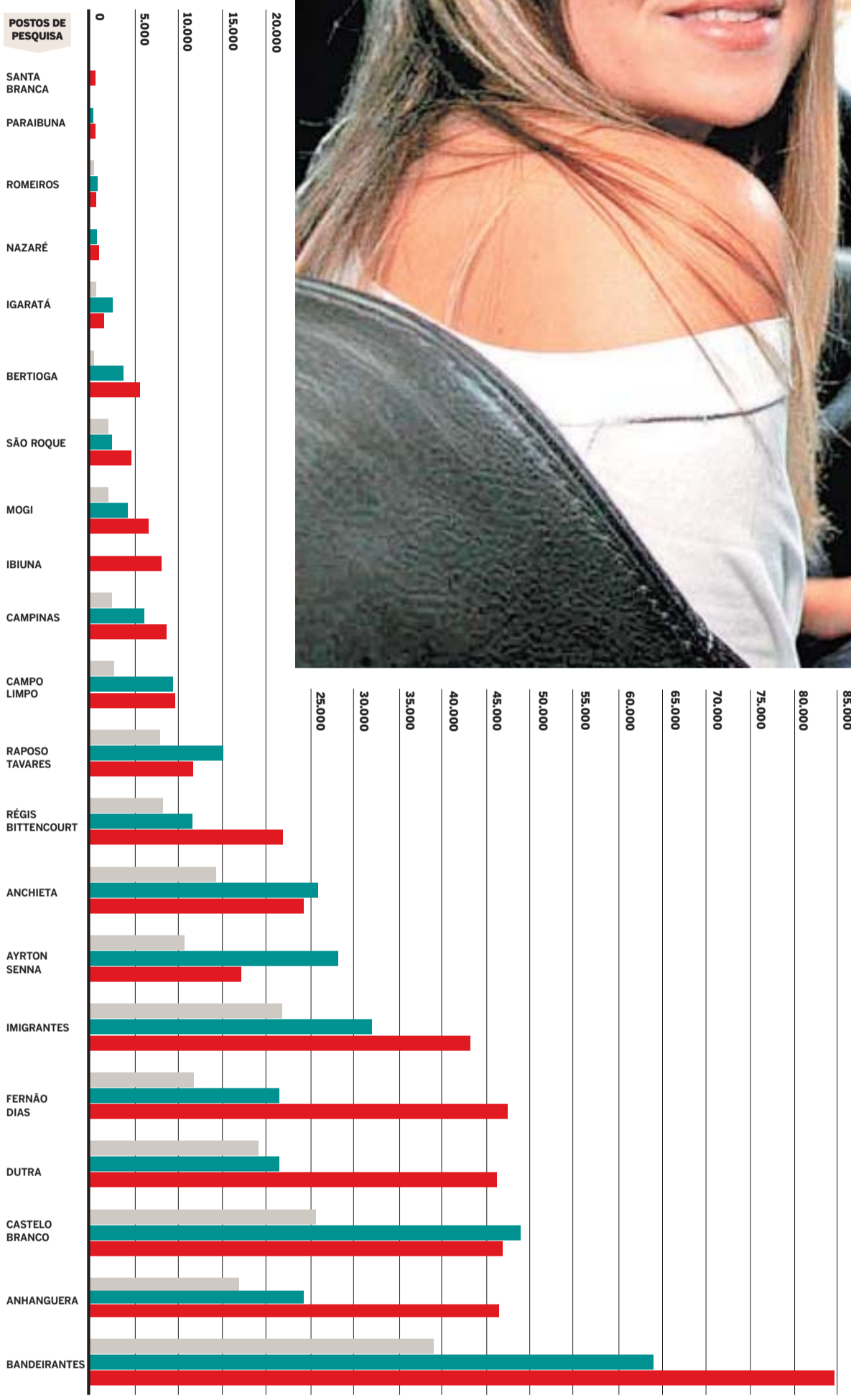
Com isso, os congestionamentos viraram rotina no acesso a São Paulo. Laís Duarte, também moradora de Atibaia, diz que sofre com o trânsito maior na estrada de dois anos para cá. “Quando fui morar em Atibaia há quatro anos, em busca de qualidade de vida, só eu fazia a rota até a capital. Hoje, tenho quatro vizinhos, entre eles um advogado e um técnico em informática, que fazem o mesmo.”

A Fernão Dias está sob concessão desde fevereiro do ano passado. ●

## VOLUME DIÁRIO MÉDIO EM RODOVIAS

EM NÚMERO DE VEÍCULOS

■ 1987 ■ 1997 ■ 2007



INFOGRÁFICO/AE



# Alunos são cada vez mais sinônimo de passageiros

Universalização do ensino e ônibus escolar gratuito consolidam perfil

Adriana Carranca

O pequeno David Nascimento, de 8 anos, costumava ir para a escola com a avó ou a mãe, a pé, até que as duas arrumaram emprego, em tempo integral. Os horários do trabalho não coincidiam com os da escola. E, durante algum tempo, elas pagaram uma pessoa para levar e buscar o menino. Mas, a preocupação com a segurança e o perigo de acidentes – atropelamentos são comuns no Parque do Engenho, na zona sul, onde fica a Escola Municipal de Ensino Fundamental Iracema Marques da Silveira, em que ele estuda – fizeram com que optassem pelo transporte coletivo.

Bernadete Alves do Nascimento, a avó de David, paga R\$

60 por mês ao perueiro, o que representa quase 10% do seu salário. Antes um luxo para poucos, as peruas escolares se tornaram uma necessidade.

Casos como o de David se refletem nos números da pesquisa “Origem e Destino”. O maior aumento no uso de transporte coletivo, entre 1997 e 2007, se deu entre o público em idade escolar. Na faixa etária da pré-escola (4 a 6 anos), o crescimento das viagens por habitante foi de 166,6% e do fundamental (7 a 14 anos), de 151,7%.

As mesmas faixas etárias foram as que mais registraram queda no uso do transporte individual, embora em menor escala: 30,7%. Isso significa que o crescimento de viagens em transporte coletivo não resulta apenas da migração do uso do

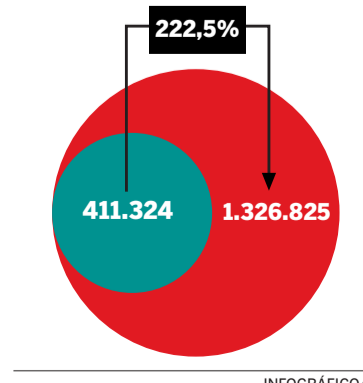


DESPESA – David Santana, de 8 anos, mora no Capão Redondo e vai e volta de perua escolar particular

## CRESCIMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR

EM MILHARES DE VIAGENS

■ 1997 ■ 2007



INFOGRÁFICO/AE

carro para ônibus ou metrô, mas de uma nova demanda.

Segundo especialistas, a universalização do ensino fundamental, o crescimento de vagas no ensino médio, na última década, e a Lei de Diretrizes e Bases da Educação, de 1996, contribuíram para catapultar o uso do transporte coletivo. Mais do que colocar um número maior de crianças na sala de aula, a lei obrigou os Estados e as prefeituras a fornecer transporte escolar gratuito para alunos que estudam a mais de dois quilô-

metros de casa ou são portadores de necessidades especiais.

## TRANSPORTE ESCOLAR

Embora não atenda todas as crianças – caso do menino David –, o transporte escolar gratuito, criado pela Prefeitura em 2003, engrossa os números do transporte coletivo com 95 mil alunos atendidos, em média, desde o início do programa, há seis anos. O governo estadual não soube informar quantas crianças usam o serviço na Região Metropolitana de São Pau-

lo – no Estado eram 435 mil em 2008. Outros fatores, segundo especialistas, foram a piora do trânsito, que aumentou o tempo perdido e o stress para levar e buscar os filhos, e o crescimento do emprego e da jornada.

“Meu trabalho impede que eu tenha a certeza de poder levá-los ou buscá-los todos os dias”, diz a funcionária pública Maria Cristina Cereguin Reis. Seus dois filhos, Julio Henrique e Beatriz, de 12 e 15 anos, vão para a escola de perua desde que ingressaram no ensino fundamental. Custa R\$ 400 por mês para os dois adolescentes.

Com o aumento da demanda, o uso do transporte escolar saltou 222,5% entre 1997 e 2007 – o aumento da taxa de matrícula no período foi de 5%, da creche à universidade.

Na faixa de 0 a 3 anos, tanto o uso do transporte coletivo como privado cresceram: 45,5% e 15%, respectivamente. Entre os de 18 a 22 anos, idade universitária, a pesquisa mostra migração de um meio para outro, com 24,5% de queda no uso do transporte individual e 18,8% de aumento do coletivo. Clarissa Chagas Donda, de 22 anos, ia para a escola com o pai, de carro. “Tirei carta de motorista, mas o estacionamento na faculdade é caro. Vou de ônibus”, diz. Já na faixa entre 40 e 59 anos, o uso do transporte coletivo caiu. ●

## Ayrton Senna perde usuários para Dutra

Em dez anos, movimento na rodovia estadual despencou 36%

← Três estradas perderam movimento nos dez anos entre as verificações da pesquisa "Origem e Destino": Rodovia Ayrton Senna (queda de 36%), Via Anchieta (8%) e Castelo Branco (4%).

O fenômeno de transferência de tráfego é mais visível entre a Ayrton Senna e a Via Dutra. Enquanto a primeira, apesar de ser uma rodovia moderna, perdeu 36% do movimento entre 1997 e 2007 (a maior queda mostrada pela OD), a segunda, que é paralela, ganhou 119%. No período, a Dutra foi concedida à iniciativa privada e foi modernizada em segurança e qualidade das pistas. Com mais acessos e passando por mais cidades do que a Ayrton Senna, absorveu mais movimento.

Em relação ao "nível de atratividade" de uma estrada, o especialista em logística e transporte Paulo Resende faz um alerta. "Como há limite de melhoria, pode-se chegar a um ponto em que não há mais condições de se manter a rodovia com nível de serviço elevado e fluidez de tráfego. Aí a qualidade pode cair, com o consequente aumento dos congestionamentos", analisa.

"Há alguns anos, pelas manhãs, pegávamos trânsito lento na altura do Jardim Peri Peri (km 14 da Raposo)", diz Jorge Romão, que mora em São Roque e trabalha na capital. Hoje, narra ele, o congestionamento já espichou no sentido interior: as filas de carros chegam a até antes do Rodoanel, no km 21.

Romão e amigos de São Roque criaram uma associação para arrecadar recursos e fretar um ônibus que liga o município a São Paulo, numa linha diária. A iniciativa já funciona há três anos e agrega 40 pessoas, que não aguentavam mais vir de carro. De 5h40, quando o ônibus sai de São Roque, às 7h30, quando chega ao centro da capital para entregar os últimos passageiros, os amigos relaxam e batem papo. "Mudei para São Roque em busca de qualidade de vida para minha família", diz Romão, que morava no centro da capital.

### ÁREA DE FUGA

A Granja Viana é próxima da valorizada zona sudoeste de São Paulo (bairros do Butantã e Morumbi), mas, na rodovia, não há mais limites visíveis entre cidades ou bairros. Segundo Hélio Alterman, diretor de uma consultoria imobiliária que atua na área, o preço mais baixo

dos terrenos nas cidades vizinhas atraiu grande número de empreendedores imobiliários, responsáveis pelo lançamento de mais de 9 mil unidades residenciais, de médio e alto padrão, nos últimos 20 anos. "A maioria dessas pessoas trabalha na capital e a saída é uma só: a Raposo."

Curiosamente, a rodovia "paralela" à Raposo Tavares, a Castelo Branco, foi uma das três estradas que perderam movimento, com queda de 48 mil veículos/dia (1997) para 46 mil (2007), uma redução de 4%. Estudos de consultorias viárias, realizados na região, mostram que parte dos motoristas adotou a Raposo como alternativa para escapar dos congestionamentos na Castelo – e que, por sua vez, também continuam altos.

Segundo Paulo Resende, "muitas pessoas preferem até pagar pedágios para escapar de congestionamento". "Mas elas já enfrentam trânsito parado de manhã e à tarde, como numa grande avenida."

### CARONA

Duas amigas de universidade, mas que vivem em cidades diferentes, sofrem o mesmo drama: pegar, todos os dias, cada uma a sua rodovia supercongestionada para chegar a São Paulo logo de manhã cedo. Paloma de Freitas Martins, de 23 anos, vem de Itapeverica da Serra e enfrenta a Régis Bittencourt, onde a OD detectou um crescimento de 83% no volume diário de tráfego, entre 1997 e 2007. Mariana Catacini Bon, de 21, vem de Caucaia do Alto e pega a não menos travada Raposo Tavares, onde o trânsito aumentou 33%.

Para economizar um pouco no combustível, e no stress do trânsito, elas se encontram diariamente no Morumbi, zona sul, às 7 horas, antes de seguir para a faculdade, na Liberdade, região central, aonde só chegam depois das 8 horas. "A partir do ponto de encontro, a cada semana vamos com o carro de uma para a aula", diz Paloma.

A análise que ambas fazem do trânsito diário nas estradas coincide com os resultados da pesquisa. "No ano passado, saía de casa às 6h30 e conseguia chegar à faculdade às 8 horas. Agora, chegamos por volta de 9h", diz Mariana.

Na Raposo Tavares, por onde Mariana passa todos os dias, a grande expansão imobiliária experimentada nos últimos 20 anos transformou a via em uma típica "rodovia-avenida" urbana. ● D.G.



**DIVISÃO** – Paloma e Mariana usam o mesmo carro num dos trechos

ANTONIO MILENA/AE - 12.01.2007



**ANHANGUERA/BANDEIRANTES** – O sistema tem o maior movimento de veículos que vêm de fora da capital: 131 mil por dia em 2007

# Melhoria do sistema passa pelo bilhete único

Governo aposta na unificação da tarifa na Região Metropolitana e expansão da oferta de transporte coletivo

**Eduardo Reina**

← O governo do Estado aposta na expansão da oferta de transporte coletivo na Região Metropolitana, atrelada à implementação do bilhete único, para melhorar a qualidade do serviço. No dia 22, será realizada uma audiência pública no Instituto de Engenharia para discutir a unificação da arrecadação de tarifas de transportes coletivos na capital. A medida será a primeira fase para a adoção do bilhete único metropolitano.

Uma autoridade metropolitana de transportes foi criada para administrar o passe metropolitano, que agirá nos mesmos moldes dos programas adotados em Paris, Madri e Seul. A previsão da Secretaria Estadual dos Transportes Metropolitanos é que a primeira etapa do projeto seja implementada em outubro, três meses antes do início da operação das primeiras estações da Linha 4-Amarela do Metrô: Bu-

tantã, Faria Lima e Paulista.

O comando do Sistema Único de Arrecadação e a gestão do novo bilhete ficarão a cargo de uma empresa privada, segundo o modelo aprovado pelo Conselho Gestor do Programa de Parcerias Público-Privadas. A proposta é de concessão de 30 anos e investimento de R\$ 508,6 milhões. A cada oito anos, a empresa terá de renovar equipamentos e recursos tecnológicos. Em contrapartida, a concessionária receberá, nos três primeiros anos, R\$ 17 milhões anuais pelo direito de exploração comercial do serviço, além de um valor fixo até o fim do contrato, por usuário que validar o cartão em ônibus, metrô ou estação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

Já o plano de expansão, com orçamento de R\$ 20 bilhões, prevê a redução de poluição na atmosfera, diminuição no consumo de combustível, decréscimo de custos operacionais e de

**R\$ 20 bi**  
serão investidos no plano de expansão, que prevê a redução de consumo de combustível e de custos operacionais

manutenção para veículos e sistema viário, além de menos engarrafamentos. Segundo a Secretaria dos Transportes Metropolitanos, o benefício mais significativo será a diminuição do tempo de viagens. O objetivo é melhorar o deslocamento das pessoas entre suas residências, empregos, escola e locais para diversão e cultura.

Projeções apontam que o usuário de metrô que percorre, ida e volta, o trecho entre o Capão Redondo, na zona sul, e a Praça da Sé, no centro, ganhará 54 minutos diariamente. Hoje, ele gasta 198 minutos. No trajeto entre Vila Prudente, na zona leste, e Pinheiros, na zona oeste, baixará para 114 minutos, num percurso feito em 166 minutos, segundo a pesquisa "Origem e Destino". Já nas linhas da CPTM haverá diminuição do intervalo entre os trens, que variam de 20% a 50%.

### TRILHOS

Toda essa economia de tempo,

segundo o governo estadual, será baseada no plano que prevê a expansão do sistema de transporte sobre trilhos, que passará a ter qualidade de metrô até 2010. A rede passaria dos atuais 61,3 quilômetros de extensão para 80,5 quilômetros com as novas linhas que entrarão em operação: Linha 4-Amarela e ampliação da Linha 3-Verde, além de 160 quilômetros de linha da CPTM, que terão novo padrão de operação.

O programa eleva para 240 quilômetros de transporte público com qualidade sobre trilhos, segundo a secretaria. Também haverá implementação de corredores de ônibus metropolitanos, reforma da frota de trens já existente e compra de novas composições – 60 novos trens para a CPTM e 47 para o Metrô. "Na pesquisa de 2017, a expectativa é que o uso do transporte coletivo continue a crescer, e que caia o individual", prevê o secretário dos Transportes Metropolitanos, José Luiz Portella. ●

# Chefes e funcionários trocam de meio de transporte por um dia

Só 4 de 30 convidados pelo 'Estado' aceitaram o desafio de substituir carro por ônibus, trem ou metrô

Valéria França

**T**rocar o carro pelo transporte coletivo e vice-versa. Essa foi a proposta feita pelo Estado a pelo menos 30 paulistanos. Mas apenas quatro aceitaram o desafio. A maior resistência partiu dos que estão muito acostumados ao carro. Alegaram que um desafio desse tipo não poderia ser feito assim, de um dia para o outro. Seria necessário um tempo maior de planejamento. "Se você tivesse me ligado uma semana antes, eu toparia ir para a casa de metrô ou de ônibus", disse, por exemplo, o estilista Amir Slama, dono da Rosa Chá, que fica no Bom Retiro.

A explicação do estilista Marcelo Sommer foi parecida. "Hoje tenho uma série de reuniões e não posso perder tempo. Se algum desses lugares a que vou ficasse do lado do metrô até daria para aceitar o convite", disse simpaticamente. Daniela Torres, uma das sócias da Thorre, butique do Shopping Cidade Jardim, zona sul, também adiantou que, apesar de morar perto do trabalho, tinha várias reuniões com clientes em locais que ficavam "fora de mão". "Não posso perder dinheiro. Se fosse outro dia..."

## CORAJOSOS

Trocar o meio de transporte numa cidade como São Paulo é, sim, uma grande mudança no ritmo de vida. Mesmo assim, o conhecido chef francês Erick Jacquin, de 44 anos, proprietário do La Brasserie, e o gerente de seu restaurante, o paulistano Eurico Carvalho, de 32 anos, aceitaram a proposta do Estado. Jacquin vai trabalhar todos os dias de carro. Em São Paulo, o francês só havia andado de ônibus duas vezes. Uma delas foi num domingo, com o filho de 12 anos. "Passamos de ônibus e tomamos o metrô. Queria mostrar para ele como era." A outra, foi também num fim de semana, quando Jacquin foi passear na Praça da Sé, no centro.

Anteontem, o chef subiu num ônibus paulistano pela terceira vez. Pouco afeito ao transporte público, ele nem sequer sabia se da sua casa - que fica nas cercanias da Avenida Paulista, região central - até o restaurante havia uma linha de ônibus que fosse direta. "Tem certeza de que não preciso pegar dois ônibus?", perguntou à repórter. Ficou aliviado diante da afirmativa.

Às 11 horas da manhã, com o nome do ônibus escrito num papel, ele foi para um ponto da Avenida Paulista "Quando estava quase lá, vi o ônibus vindo, mas achei besteira correr. Esperei o próximo." O ônibus seguinte passou 20 minutos depois. "Foi aí que descobri por que as pessoas correm atrás do ônibus. Não imaginei que demorassem tanto."

Jacquin nasceu numa cidade pequena da França, próximo ao Vale do Loire, e passou boa parte da sua vida em Paris, onde o sistema de transporte público funciona. Lá, os pontos oferecem informações importantes como as linhas de ônibus, com os respectivos destinos, além de um mapa de uma região que elas abrangem. Fora isso, um painel eletrônico mostra o tempo aproximado que o ônibus vai demorar para chegar ao ponto. "Se não tivesse levado o nome do ônibus escrito num papel, ficaria perdido. Não havia nenhuma informação."

Por causa do horário, Jacquin encontrou lugar para sentar e foi bem instalado. "Mas estava muito abafado lá dentro. Outra coisa chata é que o ônibus parou muito no caminho." Mesmo assim, ele conseguiu chegar a Higienópolis 20 minutos depois. Caminhou mais 15 minutos até o restaurante. "Ao



'Descobri por que as pessoas correm atrás do ônibus. Não imaginei que demorasse tanto', diz Jacquin



FOTOS: HÉLVIO ROMERO

todo, levei 45 minutos até o restaurante." Se fosse contar apenas o tempo do trajeto do ônibus, Jacquin teria levado o mesmo tempo que gasta de carro.

Para o gerente Carvalho, trocar o metrô pelo táxi não foi uma grande vantagem, principalmente porque ele tinha de sair da zona sul para a oeste às 8 horas da manhã, ou seja, quando o trânsito estava bem carregado. "Foram 45 minutos até a porta do restaurante. Normalmente, de metrô, levo meia hora da Estação Vila Mariana até a da Consolação. Depois caminho mais 15 minutos para chegar ao restaurante."

Mas não houve nenhuma vantagem nesse troca-troca? "De carro, a viagem foi mais cômoda e não tive de passar pelo empurra-empurra para entrar no trem, que sempre está cheio nesse horário. E não fiquei prensado como numa latinha de sardinha", disse Carvalho. "Você participa mais da vida da cidade quando anda de ônibus. Sente a agitação das pessoas. Senti até o cheiro da comida que vinha de um dos botecos numa das paradas", contou Jacquin.

## PASSEIO

Diretor da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, o infectologista Marcos Boulos achou ótimo deixar ontem o carro em casa, no bairro de Perdizes, zona oeste. Às 7h30 da manhã, ele tomou o ônibus em direção à Avenida Doutor Arnaldo, onde fica o prédio da instituição em que trabalha. Por muito pouco não encontrou sua secretária, Rosana Gonçalves, que costuma embarcar no mesmo ônibus. Isso porque, ontem, ela foi para o trabalho de carro.

"Demorei 15 minutos a mais do que de automóvel", diz Boulos. "Foi por causa da caminhada que fiz de casa ao ponto e, depois, do ponto até a porta da faculdade." Boulos embarcou no ponto final do ônibus. Foi sentado durante os três quilômetros de trajeto. "Achei bem agradável. É um passeio. Já fiz isso outras vezes", conta. "Mas, quando estou carregado, com a mala da ginástica ou tenho de ir a outro lugar depois, vou mesmo de carro."

A secretária Rosana chegou à faculdade em 15 minutos. De ônibus, normalmente, leva o dobro do tempo. Ela mora na Água Branca, zona oeste. "Tem lugares em que ir de ônibus é muito complicado", diz. "Minha filha estuda a menos de um quilômetro de casa. Dá para ver o colégio dela da janela do meu apartamento. Para chegar lá, é necessário pegar duas conduções. Então, é melhor levá-la de carro."

Para o trabalho, no entanto, Rosana tem condução direta. Quatro linhas diferentes de ônibus, que passam próximo a sua casa, servem seu destino. "Espero no máximo oito minutos no ponto." Apesar de ter estacionamento gratuito no trabalho, ela acha mais tranquilo ir de ônibus. "Quando tenho tempo de sobra, na volta para casa, que é só descida, vou até a pé. São cinco quilômetros. Então, aproveito para pensar na vida e fazer um exercício." ●

## FORA DA ROTINA -

O chef Erick Jacquin (acima) toma ônibus na Avenida Paulista para ir a Higienópolis; Marcos Boulos, diretor da Faculdade de Medicina da USP, usa o mesmo transporte para seguir de casa ao trabalho, enquanto Rosana Gonçalves Correia, sua secretária, faz o percurso de carro

## EXPEDIENTE

**Edição e coordenação**  
Viviane Kulczynski  
**Edição de Arte**  
Fabio Sales  
**Editores-assistentes**  
Ana Carolina Sacoman  
Claudio Vieira  
**Chefe de reportagem**  
Luciana Garbin  
**Redatores**  
Mariana Faraco  
William Glauber  
**Infografia**  
Edmilson Silva  
Gisele Oliveira  
Glauco Lara  
Marcos Brito  
Regina Elisabeth  
Roberta Zawit