



TRÂNSITO

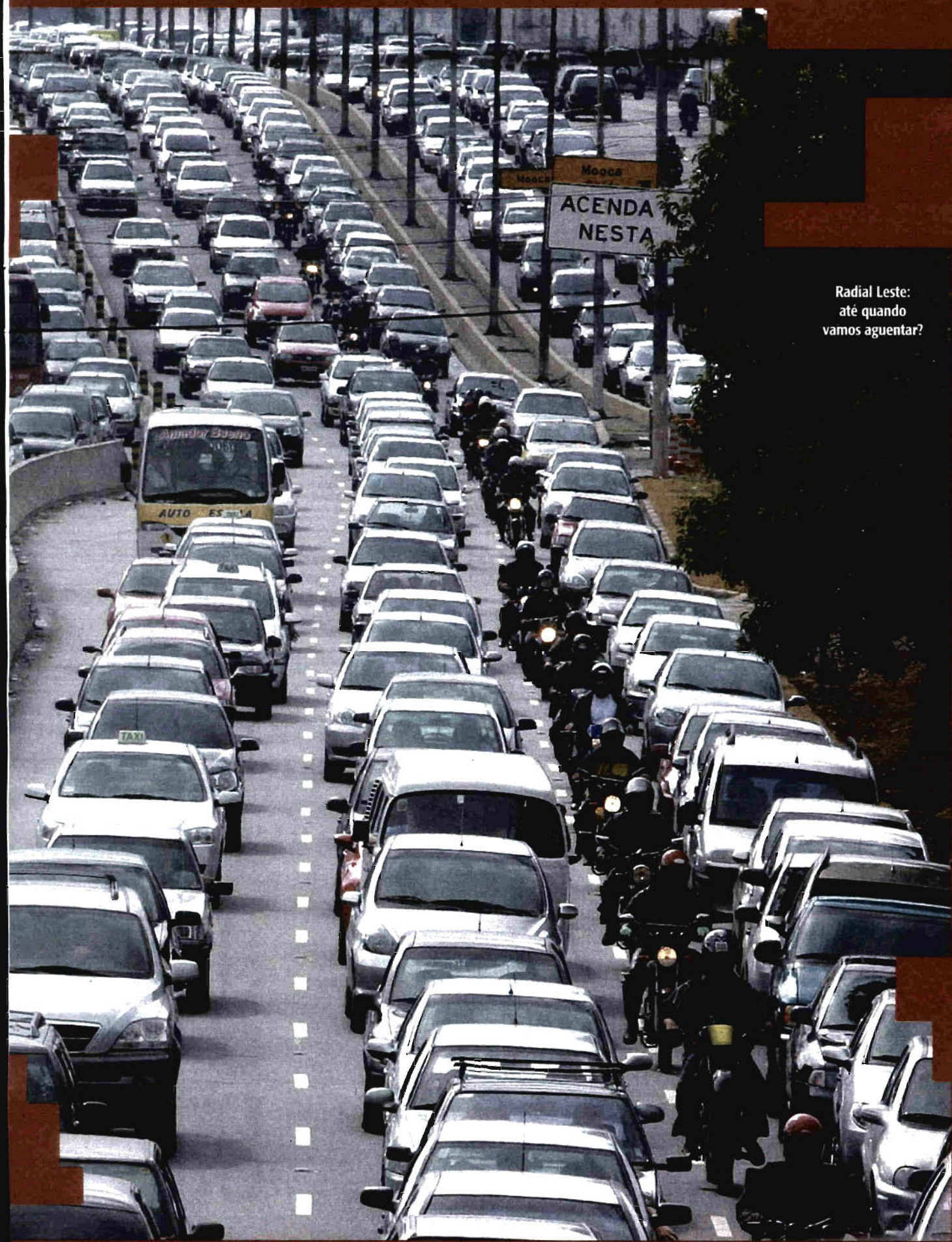
SÓ PERDEMOS COM ELE

Chegamos a uma frota oficial de 7 milhões de veículos.

Destes, 3,8 milhões circulam diariamente pelos mais de 17 000 quilômetros de ruas da cidade. O resultado prático é bem conhecido: os congestionamentos nos estrangulam, atormentam a vida de toda a população — ricos e pobres —, sangram a economia, favorecem a ação de criminosos e tornam-se o maior problema de São Paulo

**CAROLINA GIOVANELLI, CATARINA CICARELLI, DANIEL SALLES, GIOVANA ROMANI,
ISABELLA VILLALBA, MANUELA NOGUEIRA, MAURICIO XAVIER e TOMÁS CHIAVERINI**





Radial Leste:
até quando
vamos aguentar?

O trânsito é um dos maiores problemas da cidade de São Paulo. Para começar, mata (em 2009, foram 1 382 mortos em acidentes de trânsito na capital contra 1 301 vítimas de assassinato). Emporcalha o ambiente. Segundo a Cetesb, os veículos despejam todo ano 1,7 milhão de toneladas de substâncias nocivas na atmosfera e são a principal fonte de poluição do nosso ar. Torna mais vulnerável a segurança da população (não faltam ocorrências de arrastões e assaltos nos congestionamentos). Rouba dos cidadãos um tempo que jamais será recuperado (os paulistanos perdem, em média, 2h42 por dia nas imensas filas, segundo pesquisa do Ibope encomendada pelo movimento Nossa São Paulo em 2010). E, para ficar só em alguns exemplos, afeta a economia. Estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV) estima que só em 2008 as perdas tenham atingido 33,5 bilhões de reais, o equivalente a 9,4% do produto interno bruto (PIB) da cidade. É a soma dos 27 bilhões de reais que deixamos de produzir enquanto ficamos parados com outros 6,5 bilhões que resultam do aumento de gastos com combustível, saúde pública e transporte de cargas.

Em fevereiro, o Detran emplacou 1 184 novos carros por dia, um número 9% maior que o registrado no mesmo período do ano passado. Estamos perto, assim, da marca oficial de 7 milhões de veículos. Estima-se que, destes, 3,8 milhões circulem diariamente pelos mais de 17 000 quilômetros de vias da capital. Enquanto a população paulistana cresceu 32% desde 1980, o número de veículos da frota mais que quadruplicou no período. É impossível prever onde e quando vamos parar. Mas é possível sentir no nosso dia a dia os reflexos dessa numeralha toda. De acordo com a CET, a velocidade média hoje na cidade é de 32 quilômetros por hora no pico da manhã e 18 quilômetros por hora no pico da tarde. A aferição é feita apenas em alguns pontos da cidade. A reportagem constatou em uma série de testes que o velocímetro é muito mais cruel do que mostram os dados oficiais (*veja o quadro ao lado*). Levamos 1h40 para ir de um hotel nos Jardins ao Aeroporto de Congonhas, trajeto comum de tantos executivos. Significou andarmos a 8 quilômetros por hora. Uma vergonha. Carrinhos de brinquedo deixam esse desempenho no chinelo. Em outro teste, o repórter levou às 6 da tarde menos tempo para percorrer a Avenida Rebouças a pé do que de carro. O trânsito prejudica não apenas os motoristas que ficam parados nos engarrafamentos. Impede também que os ônibus municipais circulem mais rapidamente (a velocidade média dos coletivos é de 20 quilômetros por hora). Ou seja, o trânsito engarrafado faz parte da rotina de todos os paulistanos, independentemente da classe social.

Vinte especialistas entrevistados indicam medidas para virar esse jogo. É voz corrente que os resultados só virão com a implantação de projetos mais drásticos, possivelmente impopulares. "É preciso ter ousadia para pôr em prática medidas mais duras", diz Alexandre de Moraes, que presidiu a CET em parte da gestão de Gilberto Kassab. E o prefeito, aliás, o que tem feito pelo trânsito? Assim como seus antecessores, pouco. Muito pouco. Propostas instituídas em seu governo, como a restrição a caminhões, tiveram certo impacto na fluidez de algumas vias, mas intervenções realmente ambiciosas não estão nem no plano das promessas. Muitas delas são, no início, impopulares. Mas funcionam e já foram adotadas com sucesso em grandes metrópoles (*veja na pág. 61*) por governantes com coragem de atacar o mal pela raiz.

PERDEMOS TEMPO

	Origem	Destino
RASTEJAR PARA VOAR	Hotel Fasano (Jardim Paulista)	Aeroporto de Congonhas (Jardim Aeroporto)
CORRIDA, SÓ NO PARQUE	Parque da Independência (Ipiranga)	Parque da Cantareira (Horto Florestal)
POUPA TEMPO?	Sé (centro)	World Trade Center (Brooklin)
LIÇÕES DE FÍSICA	Cidade Universitária (Butantã)	Senac Itaquera (Itaquera)
DEVAGAR NAS COMPRAS	Morumbi Shopping (Morumbi)	Santana Parque Shopping (Santana)

MELHOR GASTAR O SAPATO

Já sentiu vontade de largar o carro no trânsito travado e sair andando pela rua? Percorremos a Avenida Paulista de ponta a ponta por três dias. A pé, levamos 35 minutos. De carro, 29 minutos na quinta-feira, 23 na sexta-feira e 20 na segunda-feira. Na Rebouças, a caminhada foi feita em 27 minutos. De carro, surpresa: o trajeto de sexta foi o mais rápido (15 minutos). Na quinta, 27. E, na segunda, o recorde de lentidão: 46 minutos

AV. PAULISTA – DR. ARNALDO SENTIDO PARAÍSO-CONSOLAÇÃO

Quinta-feira (24)



DE CARRO

29 minutos



VELOCIDADE MÉDIA

6,25 km/h



A PÉ

35 minutos



VELOCIDADE MÉDIA

5,17 km/h

Às 18 horas de sexta-feira (25), carros da reportagem partiram simultaneamente por cinco rotas do cotidiano da cidade. O resultado é desanimador

Distância	Duração	Velocidade média
13,5 km	1h 40m	8,1 km/h
16 km	1h 25m	11,2 km/h
20 km	1h 25m	14,1 km/h
38,8 km	2h 13m	17,5 km/h
30 km	1h 40m	18 km/h

2h42

é o tempo médio gasto por dia pelo paulistano no trânsito, segundo pesquisa do Ibope

1,7 MILHÃO

de toneladas de substâncias nocivas são emitidas na atmosfera a cada ano pelos veículos de São Paulo

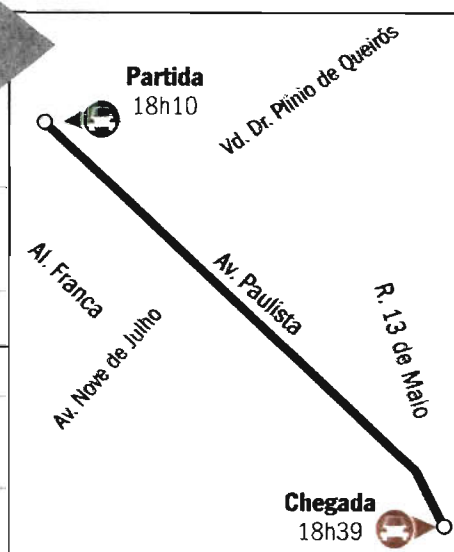
18 KM/H

é a velocidade média dos carros no pico da tarde, segundo a aferição oficial da CET

45%

das viagens motorizadas são feitas em transporte individual

Fontes: CET, Ibope e Cetesb



REBOUÇAS – SENTIDO CENTRO-BAIRRO

Segunda-feira (28)



DE CARRO

46 minutos



VELOCIDADE MÉDIA

5,78 km/h



A PÉ

27 minutos



VELOCIDADE MÉDIA

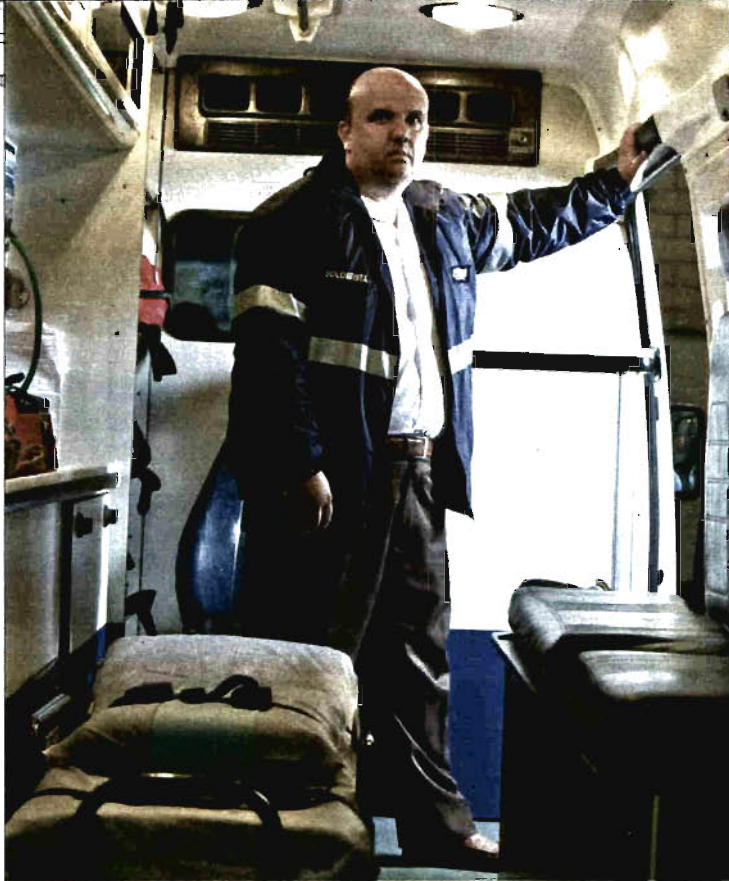
9,7 km/h



PERDEMOS VIDAS

Nem o número de mortes em homicídios dolosos supera o de vítimas do trânsito

São quase quatro mortes por dia no trânsito paulistano, um saldo ainda maior que o de outro gigante a ser vencido na cidade, a criminalidade. Só em 2009, segundo a tabulação mais recente da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), foram 1 382 vítimas em São Paulo, ante as 1 301 pessoas mortas em homicídios dolosos contabilizadas pela Secretaria de Segurança Pública no mesmo ano. Em um município que, historicamente, prioriza a circulação de carros, a maioria das vítimas é composta de pedestres (48,6%), mas também há um grande número de motociclistas (31%). Grande parte das tragédias se deve à imprudência, à imperícia e à negligência dos condutores dos veículos, três fatores que configuraram homicídios culposos, caso de 694 dos acidentes de trânsito de 2010 na cidade. “Estamos em um quadro caótico com relação à segurança no trânsito”, diz o professor Coca Ferraz, coordenador do Núcleo de Estudos em Segurança do Trânsito (Nest) da USP de São Carlos, que fez um levantamento da proporção de mortes pela média de quilômetros rodados. No recorte estadual, que inclui as cidades do interior e suas rodovias, São Paulo aparece com 37,60 mortes por bilhão de quilômetros rodados. As comparações com países desenvolvidos nessa pesquisa são humilhantes. A taxa média da Suécia — quatro mortes por bilhão de quilômetros — mostra a que distância estamos de ter um trânsito civilizado, embora a média brasileira, de 57,72, seja ainda mais trágica.



MANO VASCONCELOS

CORRIDA VITAL Para angústia do motorista de ambulância Luís Cláudio da Silva, uma das perguntas que mais lhe fazem no dia a dia é: “Não dá para ir mais rápido?”. A aflição vem de acompanhantes dos pacientes que transporta. Nessas missões, ele chega a cortar caminho pela contramão. “Mas é preciso ter calma. Não adianta sair para salvar uma vida e prejudicar três no caminho.” Além do tráfego, há outro obstáculo. “Motoristas distraídos, de vidros fechados e com música alta me atrapalham bastante”, diz ele, na função há doze anos.

OS EFEITOS NA SAÚDE

Stress físico

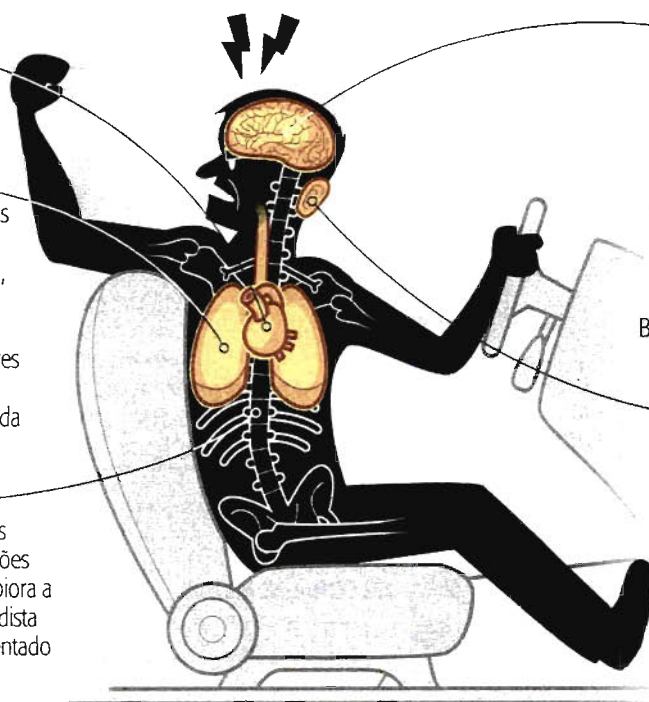
As grandes avenidas, quentes e com ar seco, fazem o corpo eliminar líquidos e se cansar rápido.

Doenças respiratórias

Respirar em um engarrafamento por duas horas equivale a fumar de um a dois cigarros. As consequências podem ser hipertensão, arritmia, irritação nos olhos, agravamento de doenças respiratórias e um risco maior de ter câncer de pulmão ou infarto, por exemplo. “Nos corredores de trânsito, há o dobro da poluição média da cidade”, diz o médico especialista em poluição da Faculdade de Medicina da USP, Paulo Saldiva.

Coluna e articulações

Com movimentos repetitivos, surgem dores nas juntas, principalmente nos joelhos. “As articulações foram feitas para se movimentar. Ficar parado piora a circulação sanguínea”, explica o médico ortopedista Marcelo Filardi. A coluna também sofre: ficar sentado agrava hérnias de disco e dá dor na lombar.



Stress psicológico

Fechada, palavrão e buzina — a rotina de congestionamento expõe os condutores a lapsos de memória, dor de cabeça, mau humor e insônia. “A mente fica sobrecarregada pela tensão contínua”, explica a diretora do Departamento de Psicologia de Tráfego da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), Raquel Almqvist.

Perda de audição

O limite aceitável de barulho é de 90 decibéis, mas o motor de um único caminhão emite mais de 100. “Não nos acostumamos ao ruído constante, deixamos de ouvi-lo e temos o sentido comprometido”, explica a especialista.



PERDEMOS DINHEIRO

Na avenida congestionada, a reportagem gastou mais que o triplo de gasolina

Além de torrar a paciência, o motorista também queima dinheiro nas ruas congestionadas. A reportagem de VEJA SÃO PAULO fez o teste em um carro com computador de bordo que mostra o consumo de combustível. A Avenida 23 de Maio foi percorrida em toda a sua extensão em dois horários distintos. A primeira aferição foi realizada às 18 horas da sexta-feira (25). O fluxo era tão intenso que foram necessários cinquenta minutos para vencer seus 4,9 quilômetros, a uma velocidade média de 5 quilômetros por hora. Depois, o mesmo trajeto foi feito num horário tranquilo, às 22h30 da segunda (28). Levaram-se breves cinco minutos, a 44 quilômetros por hora, sem nunca passar da velocidade máxima permitida. O gasto de combustível com trânsito pesado foi de 942 mililitros, quase 1 litro de gasolina, enquanto foram usados, com o percurso livre, apenas 275 mililitros, menos de um terço (veja o quadro abaixo). Se o mesmo trajeto fosse percorrido uma vez a cada dia do ano, com o litro da gasolina a 2,6 reais, o reflexo do engarrafamento no bolso do motorista seria um acréscimo de 633 reais.

Diversos pesquisadores já se debruçaram sobre estimativas de prejuízo dos congestionamentos para a cidade. Estudo de 2008 da Fundação Getúlio Vargas (FGV) calcula que as perdas causadas pelo trânsito em São Paulo chegam a 33,5 bilhões de reais por ano, o equivalente a 9,4% do produto interno bruto (PIB) na época. O valor é a soma dos 27 bilhões de reais que a população deixa de produzir enquanto fica parada com outros 6,5 bilhões, resultado do aumento de gastos com combustíveis, saúde pública etc. Outro levantamento, feito pelo banco Citigroup, mostra que as grandes cidades do Brasil perdem 5% de sua produtividade com congestionamentos. São pesquisas com variáveis e conclusões diferentes, mas ambas com números estarrecedores.



FOTOS MARIO RODRIGUES

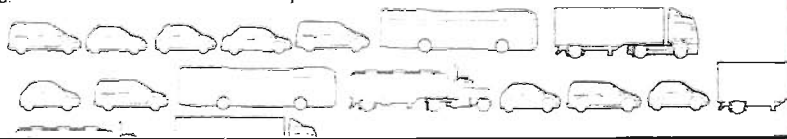
EXPOSTOS PARA O CRIME Ao trafegar pela Marginal Pinheiros no dia 17 de fevereiro, por volta das 18 horas, a autônoma **Fátima da Silva** foi uma das vítimas da chamada "gangue do notebook", que tem feito assaltos na via. Ela seguia no banco de passageiro, ao lado do irmão, e pensou que os criminosos fossem ambulantes. Um deles forçou a janela entreaberta para baixo e apanhou o computador. "Meu coração foi a mil por hora", recorda.



O TESTE DA 23 DE MAIO*

	Tráfego intenso Sexta-feira (25), às 18h	Tráfego livre Segunda-feira (28), às 22h30
\$ CONSUMO	942 ml	275 ml
VELOCIDADE MÉDIA	5 km/h	44 km/h
TEMPO	50 minutos	5 minutos
RENDIMENTO	5,2 km/l	17,8 km/l

*A avenida tem 4,9 quilômetros de extensão



DESTINO: MARGINAIS

MATTHEW SHIRTS*

O mito mais forte da cultura popular paulistana é que não se pode falar bem do trânsito. Senão, trava. Pergunte a qualquer taxista. Dez em dez confirmam. Na última segunda (28) tive a oportunidade de testar a validade dessa hipótese. A pedido de VEJA SÃO PAULO, saí com um automóvel da sede da Editora Abril, na Marginal Pinheiros, próximo à Avenida Rebouças, às 17h55, rumo à Ponte Jânio Quadros, na Marginal Tietê. Sou defensor de soluções alternativas de mobilidade urbana — pedestrianismo, ciclismo, ônibus, metrô e até mesmo dirigíveis na ponte aérea —, e a revista quis minhas impressões de um dos pontos de trânsito de automóveis mais intenso em São Paulo (passam diariamente pela Tietê 350 000 carros e pela Pinheiros 180 000), ou, como diria meu filho mais velho, “o puro creme do milho”.

Chamei o motorista Aurélio Sampaio, de 29 anos, para me conduzir (só dirijo socialmente). Vamos em busca do trânsito, expliquei. Ele adorou o projeto. Dava risadas na Marginal Pinheiros, que, àquela hora, andava bem.

Por hábito, respeitamos o tabu e não tocamos nesse assunto, mesmo a 90 por hora. Mas logo depois do Cebolão não aguentamos mais. Aurélio olhou de soslaio para mim e se saiu com “isso não acontece numa sexta-feira...”, confirmando a minha suspeita de que o paulistano tem, no fundo, no fundo, um pouco de orgulho do trânsito de sua — nossa — cidade. Talvez seja sinal de desenvolvimento, como dizia Paulo Maluf.

Mas foi o que bastou para começarem a aparecer as luzes de freio logo à nossa frente. Aurélio acionou o pisca-alerta em preparação para uma parada total, gesto prudente e reconfortante que repetiria diversas vezes ao longo do nosso trajeto. A paralisação só veio à altura da Ponte da Casa Verde.

Apesar de meus 26 anos em São Paulo (sou americano de origem), nunca prestei atenção nas marginais. Meu empenho costuma ser focado em sair delas — no lugar certo, se possível. Sem objetivo geográfico preciso, o cenário ganha detalhes inesperados. Dá para flunar, observar e até curtir (um pouco), mesmo ao lado de um esgoto a céu aberto. O mais fascinante são os vendedores de amendoim e bebidas. De aparência excêntrica, eles aparecem justo no lugar em que o trânsito para. Enquanto

este flui, não vi nenhum — e passei a procurar, a partir de certa altura da viagem. Mas basta breicar para encontrá-los de imediato. Há ali uma pequena prova de que o capitalismo é o mais eficiente e ágil dos sistemas econômicos, pensei, mas talvez não seja o mais justo. Os vendedores deveriam trabalhar para a Companhia de Engenharia de Tráfego. Conhecem como ninguém os pontos empacados.

Poucos sabem que as marginais foram formuladas por Robert Moses, célebre urbanista responsável por um polêmico redesenho da cidade de Nova York. Em 1950, o então prefeito de São Paulo, Lineu Prestes, contrata uma empresa do político e empresário americano Nelson Rockefeller para ajudá-lo a organizar o trânsito da cidade. Rockefeller, amigo de longa data do Brasil, não tem dúvida e chama o profissional mais festejado da época para a tarefa. Moses, por vezes comparado ao lendário prefeito de Paris Georges-Eugène Haussmann, era favorável às grandes avenidas e contra os transportes de massa. Foi responsável pela criação de *suburbs* novaiorquinos, como Long Island.

Atravessamos, eu e Aurélio, a Ponte Jânio Quadros, sobre a Marginal Tietê, às 18h42. 47 minutos depois de ter saído da Editora Abril. Segundo o motorista, a construção da pista central na Tietê, a proibição de motocicletas nas vias expressas das marginais e, sobretudo, a inauguração do trecho sul do Rodoanel melhoraram o trânsito.

Enquanto Aurélio explica o impacto das mudanças, à nossa frente um motoqueiro por pouco não se afunda no traseiro de um velho caminhão, levando com ele dois colegas que parecem segui-lo como pássaros em migração.

Às 18h51, paramos de novo. Dessa vez, em frente ao prédio do jornal *O Estado de S. Paulo*. Logo depois leio em uma placa que o valor das obras da Nova Marginal é de 1,3 bilhão de reais. Confesso que nunca entendi o sentido dessa forma de comunicação. É muito? É pouco? Seria mais bem gasto em trens de superfície?

Ao nos aproximarmos da Ponte do Morumbi, Aurélio liga mais uma vez o pisca-alerta. “Olha ‘Ele’ aí”, diz. Ele, no caso, é o trânsito paralisado. Refere-se a Ele como se fosse um monstro de filme de terror.

Após mais uma parada, atravessamos a Ponte Transamérica e voltamos à Editora Abril. O percurso, de 80,6 quilômetros, durou duas horas e cinco minutos em um dia calmo, o mesmo tempo que se leva numa viagem para Bertiooga, no litoral.

Mas o problema das marginais não são os dias de calmaria. E sim os outros. Em 2010 elas registraram 51 pontos de alagamento. É aí que o bicho pega.

* **Matthew Shirts** é redator-chefe da revista NATIONAL GEOGRAPHIC BRASIL, cronista do jornal *O Estado de S. Paulo* e autor do livro *O Jeitinho Americano* (Realejo, 2010).





MARIO RODRIGUES

Bangcoc fez

A capital da Tailândia, Bangcoc, tem um dos piores tráfegos do mundo. Calcula-se que cada um dos 6 milhões de carros de sua frota passe o equivalente a 45 dias por ano preso no congestionamento. O prejuízo anual com essa paralisação é estimado em 1,65 bilhão de reais. Durante os horários de pico, a velocidade não excede 15 quilômetros por hora. O problema é tal que muitos agentes de trânsito carregam itens de primeiros socorros para grávidas e recém-nascidos, uma vez que muitas mulheres não conseguem chegar a tempo aos hospitais. "A ligação entre falta de planejamento urbano e congestionamento é direta", diz Jonas Rabinovitch, consultor da ONU para políticas públicas. Em Bangcoc, prédios comerciais e hotéis de luxo se aglomeram em ruas estreitas. Agora o governo começa a proibir e a fiscalizar rigorosamente novas construções. "Cidades que cresceram de maneira desorganizada precisam reconhecer que existe uma capacidade física se esgotando." A solução, segundo Rabinovitch, é mesmo aplicar critérios mais rígidos e transparentes aos novos empreendimentos.

ORGANIZAR O CRESCIMENTO DA CIDADE

"Não é sustentável para uma cidade do porte de São Paulo que os cidadãos morem em uma região e trabalhem e tenham lazer em outra", diz Jaime Lerner, ex-prefeito de Curitiba, repetindo um consenso entre urbanistas. Lerner aposta no incentivo à habitação do centro, onde está grande parte dos empregos e dos serviços da capital. Outros citam a necessidade de fazer também o caminho inverso. "Há instrumentos urbanísticos, como incentivos fiscais, capazes de levar mais empregos e serviços à Zona Leste", exemplifica o vereador Chico Macena, ex-presidente da CET. Outra questão de uso e ocupação do solo diz respeito aos grandes polos geradores de tráfego — hipermercados, shoppings e edifícios comerciais que, ao atrair centenas de carros, podem transformar o trânsito da vizinhança em um inferno. Para evitarem transtornos, os responsáveis pelos empreendimentos são obrigados, por lei, a promover melhorias no sistema viário do entorno. "Mas nem sempre isso ocorre", afirma Jaime Waisman. "Deve-se fazer cumprir a lei e exigir contrapartidas ainda maiores."

TER ALTERNATIVAS PARA BIKES

Hoje, São Paulo tem cerca de 50 quilômetros de ciclovias. "Consideramos possível um circuito até dez vezes maior", diz Maurício Broinizi, coordenador executivo do Movimento Nossa São Paulo, que apresentou à prefeitura em 2010 um plano de mobilidade para a capital. O estudo analisou a implantação de uma rede mais modesta, de 170 quilômetros de ciclovias interligadas por uma linha estrutural e com ramificações nas 31 subprefeituras. Custaria cerca de 32,9 milhões de reais. Segundo pesquisa do Metrô sobre o uso da bicicleta, 70% dos ciclistas utilizam a magrela para ir ao trabalho. "Por isso, os terminais de ônibus e as estações de trem e metrô precisam ter mais bicicletários", explica Broinizi. Para Horácio Augusto Figueira, o ideal é que ciclovias sejam construídas de maneira segregada, distante dos carros. "No trânsito, os ciclistas só não são mais frágeis que os pedestres", afirma.

Em Barcelona tem



O programa Bicing,

implantado em 2007, prioriza as bicicletas nas ruas de Barcelona. Espalhados pela cidade, existem 413 postos de aluguel de bikes. Apenas os moradores estão autorizados a usar o serviço, que é pago (1,50 real por meia hora). O cidadão precisa se cadastrar para poder retirar e devolver a bicicleta em qualquer posto. A adesão superou as expectativas: há 190.000 usuários. O modelo custou 35 milhões de reais e disponibiliza 6.000 bicicletas. Uma cidade que tem focado a mesma alternativa de outra maneira, criando ciclovias, é Nova York. Nos últimos quatro anos, 410 quilômetros de via foram reservados aos ciclistas. Segundo a prefeitura local, essa medida reduziu em 40% o número de acidentes.

MARCELO ZANOTTI

