

O novo amigo

Categories : [Reportagens](#)

Nem metrô, nem carro. É o velho ônibus, o mais manjado sistema de transporte coletivo, a solução mais inteligente para o trânsito das grandes cidades. Além de ser menos custoso em termos de infra-estrutura e manutenção, é o tipo de veículo que tem maior envergadura de alcance como transporte público. O problema é que ele vira um estorvo quando anda junto com carros. O que significa dizer o seguinte: se houvesse corredores nas cidades exclusivos para ônibus, o transporte público melhoraria e o meio ambiente teria muito a agradecer.

Quem defende o que parece ser uma heresia é uma recente simulação feita pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) em três tipos de vias da cidade de São Paulo. Ela mediu as emissões de poluentes em três situações diferentes e confirmou que a eficiência é o principal aliado do usuário de transporte e da boa qualidade do ar.

Foto: Carla di Cologna



A simulação comparou diferentes padrões de tráfego urbano. Em relação ao tráfego normal, onde os veículos se misturam em vias comuns – ciclo designado como *Manhattan* – o ciclo *Orange County*, que simula ônibus circulando em corredores próprios, obteve redução de 38% nas emissões de monóxido de carbono (CO) e hidrocarbonetos (HC), 26% de óxido de nitrogênio (NOx) e 44% de material particulado (MP). O ciclo *Expresso*, simulado no corredor [Expresso Tiradentes](#), teve resultados ainda mais positivos. Foram 74% a menos nas emissões de CO, 46% de HC e 57% de NOx e de MP ([Entenda mais sobre poluentes](#)). Ou seja: quanto mais corredores, que possibilitem o trajeto dos ônibus em uma velocidade uniforme, menos poluição atmosférica.

A lógica é simples, mas a complexidade do sistema viário local e das necessidades e desejos da população vai na corrente inversa. Segundo a [Seade – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados](#), a frota de automóveis na região metropolitana de São Paulo aumentou de 4.596.825 para 5.491.331 no período de 2002 a 2006, o que corresponde a cerca de 20% a mais de carros em circulação. Com eles vêm os congestionamentos e mais emissões de poluentes.

Os velhos vilões

Foto: Caria di Cologna



Segundo Eric Ferreira, especialista em transportes do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IMAIE), o usuário de carro não paga pelo impacto real que provoca na sociedade. Um exemplo? A poluição do ar. O IMAIE é ligado à [Fundação Hewlett](#), que patrocinou o estudo do IPT junto ao [ISSRC](#) e à [SPTrans \(São Paulo Transporte\)](#).

Dados do último [relatório da qualidade do ar da Cetesb, Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental](#), mostram que os veículos individuais são as principais fontes de emissão de CO e HC, alcançando até 80% do total na cidade. Os veículos pesados não representam parcela significativa.

“Cada vez que aumenta a venda de carros, menor a capacidade competitiva do transporte público na cidade”, afirma Ferreira. “Se for para ficar parado no trânsito, é muito melhor estar dentro do carro, ouvindo a rádio, do que em pé dentro de um ônibus lotado”. Segundo o especialista, além de a tarifa ser cara (2,30 reais), equivalente a de países desenvolvidos, a frota de ônibus não dá conta da quantidade de usuários e está longe de proporcionar o que o metrô da cidade oferece: confiabilidade.

É justamente esse sentimento, de saber o horário de ida do ponto de partida e chegada ao destino final, que estimula uma parcela da população a usar o metrô e os ônibus de corredores expressos ao invés do carro.

Eficiência

Foto: Caria di Cologna



Recentemente a prefeitura de São Paulo anunciou a implantação de mais cinco corredores de ônibus na cidade. São as linhas Corifeu / Jaguaré / Faria Lima, com 14,4 quilômetros de extensão, a Indianópolis / Brasil / Sumaré, com 18,7 km, a Berrini, com 3 km, a Brás Leme, com 4 km, e a São Miguel / Celso Garcia / Centro, com 13 km. Ao total serão 53,10 km a mais de corredores que, se gerenciados do mesmo modo que os já existentes, estarão longe de proporcionar a confiabilidade desejada pelo usuário.

Corredores como os das avenidas Nove de Julho e Rebouças, administrados pela empresa SPTrans, são muito menos eficientes que o [corredor expresso São Mateus – Jabaquara](#), da EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos), que vai da zona sul à zona norte da cidade e atravessa quatro municípios – Diadema, São Bernardo do Campo, Santo André e Mauá. A comparação equipara-se aos ciclos *Orange County* e *Expresso*. Eficiência e boa qualidade do ar andam de mãos dadas.

Foto: Carla di Cologna



Numa tarde de um dia de semana uma viagem do Terminal Rodoviário do Jabaquara, na zona sul da cidade, até o terminal da região central de Diadema, município vizinho, dura 10 minutos. Este é tempo que se leva do Terminal Bandeira, na região central de São Paulo, até a altura do número 3.562 da avenida Nove de Julho, sentido bairro, no bairro de Cerqueira César (Jardins). São 5 contra 3,8 quilômetros percorridos no mesmo período de tempo.

Ainda em 10 minutos, a reportagem de **O Eco** contou 43 motos, nove táxis sem passageiros e oito carros particulares circulando nas faixas exclusivas de ônibus do corredor Nove de Julho – Santo Amaro. Segundo a portaria nº 55 da legislação municipal, até 31 de outubro de 2007 [é permitida a circulação de táxis com passageiros nos corredores](#). Assinada pelo então secretário de transportes Frederico Bussinger, a lei considera que o serviço de táxi contribui para a redução de congestionamentos e, desde 2005, quando publicada, “vem demonstrando benefício aos passageiros e taxistas, sem afetar a circulação dos ônibus”.

Foto: Carla di Cologna



No entanto, não é essa a conclusão do relatório do IPT, que aponta o Expresso Tiradentes como exemplo de corredor mais eficiente e ecologicamente correto, já que a redução do consumo de combustível e das emissões de poluentes é da ordem de 50%, enquanto em corredores comuns a redução da poluição vai de 30 a 40%. **O Eco** procurou entrar em contato com o secretário de transportes e presidente da SpTrans, Alexandre de Moraes, para obter esclarecimentos relacionados aos resultados do relatório, mas a assessoria de imprensa informou que o documento ainda está em análise.

Enquanto o sistema de transporte público continuar sofrendo a interferência de decisões casuísticas, sem base técnica, como a que permite que os [táxis usem os corredores anteriormente chamados de “exclusivos” para ônibus](#), as pessoas continuarão optando por usar os seus carros. O trânsito continuará piorando e a qualidade do ar da metrópole paulista chegará a níveis ainda mais alarmantes. A preocupação da prefeitura com a implantação da [inspeção veicular, não tão eficiente quanto alardeada](#) será de pouco valor para os pulmões dos paulistanos.