

## Pobres perdem 20% mais tempo no trânsito que ricos

Categories : [Outras Vias](#)

As famílias na faixa de renda 10% mais baixa do Brasil perdem, em média, 20% mais tempo no trânsito por dia em deslocamentos de casa para o trabalho do que as famílias na faixa de renda 10% mais alta. Na prática, 2 em cada dez pessoas entre os mais pobres do país levam pelo menos uma hora para chegar em casa. Os dados são parte da pesquisa "Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo", publicado na semana passada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Clique aqui para baixar o [estudo completo em arquivo PDF](#).

A pesquisa é baseada em dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) e explicita consequências da priorização de investimentos em transporte público e a desigualdade hoje vigente no trânsito. De acordo com Rafael Henrique Moraes Pereira, que escreveu o estudo com Tim Schwanen, o modelo rodoviarista, no qual são priorizadas a abertura, alargamento e expansão de avenidas, e a construção de túneis e viadutos, pode ser comparado a um "buraco negro" de investimentos de recursos e deve ser repensado. "A priorização [de investimentos em infraestrutura para carros] teve impacto de piorar o trânsito e não melhorar. Não adianta aumentar a capacidade de fluxo porque no médio e longo prazo a via vai saturar e, todo investimento feito para facilitar, embora tenha dado resultado no curto prazo, será perdido", defende.

Ele ressalta que a situação é especialmente delicada nas metrópoles. A pesquisa que conduziu considera a situação das nove maiores regiões metropolitanas e do Distrito Federal. "Nas grandes cidades, é preciso investimento pesado em transporte público de alta capacidade, metrô, faixa de ônibus. Nas situações mais extremas, onde a taxa de motorização é muito alta, faz sentido até pensar em medidas de desestímulo ao transporte individual e estímulo ao transporte público", afirma.

"Uma coisa é desestimular o consumo do transporte privado, outra é desestimular o uso. Ter o carro em si não é tão problemático - na Europa, em algumas cidades, a taxa de motorização é alta. Só que o uso lá é mais racional. A gente tende a ser mais pró a taxação do uso do automóvel, com imposto sobre combustível, estacionamento, e até pedágio urbano nas regiões centrais, do que sobre o consumo", ressalta.

Apesar da ressalva, o pesquisador do Ipea afirma que outros levantamentos feitos indicam que os resultados das políticas públicas de incentivo de compra de automóveis e motos têm indicado resultados preocupantes. "A população mais baixa está saindo do transporte público e migrando para o individual. É uma crítica que a gente faz ao governo federal. As cidades do nordeste são

mais pobres e existe um padrão asiático de motorização em curso, baseado em motocicletas", afirma, referindo-se a explosão do número de motos no interior do Brasil. "A tendência de piora com a motorização é grotesca em algumas cidades. Em Belém foi brutal".

### **Piores congestionamentos do mundo**

São Paulo e Rio de Janeiro estão entre as cidades com os piores congestionamentos do planeta. Nas duas, o tempo perdido no trânsito chega a ser 31% maior do que nas demais regiões metropolitanas do Brasil. Em ranking cidade no estudo que considera alguma das principais metrópoles do mundo, mas não todas, as duas capitais brasileiras ficam atrás apenas de Xangai no quesito congestionamento.

O modelo de abertura de avenidas e priorização do fluxo automóveis que marcou o urbanismo das duas capitais no século passado é um dos fatores para o colapso no trânsito. Brasília é outra cidade em que o tempo perdido nos deslocamentos preocupa. "E os dados que dispomos sobre a desigualdade [de tempo gasto no trânsito] são subestimados. As informações são referentes apenas ao Distrito Federal, mas tem um número considerável de cidades satélites que fazem parte da região metropolitana e não entram na conta. São regiões mais pobres, distantes, dependentes de transporte público".

Mesmo em Curitiba, tida como modelo em planejamento de mobilidade, a desigualdade de tempos de deslocamento entre ricos e pobres é marcante. "Por mais que o transporte coletivo seja eficiente, ele não atende a parcela da população que vive mais distante. A área de cobertura da rede não é tão alta. E mesmo nas áreas atendidas, o transporte, por ser tão eficiente, valoriza muito as áreas residenciais. O entorno é caro e a população pobre acaba repelida para áreas mais distantes onde o terreno é mais barato e onde consegue pagar moradia. Existe uma gentrificação", diz o pesquisador Rafael, que, além de estudos no Ipea, mantém um [blog em inglês com informações demográficas sobre cidades](#) não só do Brasil, mas de todo o mundo.

**Leia também**

[Confira mapas dos piores congestionamentos do Brasil](#)

[Aparelho taxa motoristas de acordo com uso do carro](#)

[A raiz do problema](#)