

XXIX CONGRESO LATINOAMERICANO DE SOCIOLOGÍA
ALAS CHILE 2013

GT 02 :CIUDADES LATINOAMERICANAS EN EL NUEVO MILENIO

SOCIOLOGIA DO TRÂNSITO: UM DEBATE NECESSÁRIO AO BRASIL

IRAPUAN PEIXOTO LIMA FILHO

Doutor em Sociologia, professor da Universidade Federal do Ceará (UFC).

Email: irapuanpeixoto@yahoo.com.br

Fortaleza, Agosto de 2013

RESUMO:

Fortaleza é a Capital do Estado do Ceará e a quinta maior cidade do Brasil, com uma população de 2,45 milhões de habitantes, sendo pólo de uma Região Metropolitana que envolve 15 municípios e 3,5 milhões de pessoas. É uma cidade interessante do ponto de vista urbanístico, porque, atualmente, vivencia a passagem de cidade de porte médio e estrutura compatível, para o estágio de metrópole saturada e com estrutura deficiente. O Brasil vive período de crescimento econômico relevante e uma das implicações é o aumento do consumo entre as classes médias e baixas. Assim como nas sociedades ocidentais em geral, no país, o automóvel particular é um dos itens de consumo mais desejáveis entre a população adulta, resultando no crescimento exponencial da procura por carros. O Governo brasileiro também entende a indústria automobilística como um dos setores mais estratégicos, baixando impostos tanto às fábricas quanto ao consumidor final, incentivando a produção/consumo de carros para impulsionar a economia em tempos de Crise Mundial. Tal processo deixa conseqüências óbvias ao trânsito. Por exemplo, o jornal Diário do Nordeste, um dos principais do Ceará, publicou reportagem em 27/08/2012 afirmando que, em Fortaleza, são emplacados 218 novos veículos diariamente, em média. Dessa forma, mais de 79,5 mil automóveis novos são despejados nas ruas da Capital todos os anos. Por isso, Fortaleza já tem mais de 800 mil veículos, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que demonstra que a frota pode ultrapassar um milhão de veículos em 2015, se manter o ritmo de crescimento 2002-2012. Esta questão é levantada aqui a partir de um Grupo de Estudos envolvendo o autor e alunos de Ciências Sociais da Universidade Estadual do Ceará (UECE), a partir do Grupo de Pesquisas em Gestão Urbana (GESTU). O início das discussões se deu a partir da provocação que as obras de mobilidade urbana para a infraestrutura da Copa do Mundo de Futebol 2014, que terá Fortaleza como uma das cidades-sedes. Enquanto a remoção de famílias para dar lugar às novas vias esquentam os debates políticos e a imprensa local, surgiu a indagação acerca da ausência dos sociólogos nos debates. Percebeu-se, no grupo de estudos, que a temática da mobilidade urbana e do trânsito não estão no cotidiano das Ciências Sociais em geral no Brasil, cabendo a outras áreas, como Urbanismo, Engenharia e Geografia. Contudo, é preciso discutir o trânsito e o deslocamento como problemas sociais passíveis de estudos sociológicos. Uma pesquisa do IBGE aponta que, no Brasil, 11,4% dos trabalhadores gastam mais de uma hora no deslocamento casa-trabalho. Em cidades como o Rio de Janeiro, essa porcentagem chega a 23,1%. Maior tempo de deslocamento tem grandes implicações sociais na vida dos indivíduos: diminuição da qualidade de vida, de sociabilidade, estresse e outros problemas de saúde, resultantes, por exemplo, da diminuição do tempo de sono. Áreas como a Região

Metropolitana de Fortaleza (RMF) apresentam grande quantidade de trabalhadores que se deslocam de outros municípios para o pólo, não apenas para trabalhar, mas também para estudar. Como Fortaleza não tem um sistema de metrô consolidado, se prolonga o tempo de deslocamento. A título ilustrativo, um levantamento prévio realizado pelo autor entre discentes de uma faculdade privada localizada no Centro de Fortaleza, revelou que 27,6% deles gastam entre 30 minutos e uma hora de deslocamento até a instituição; e 15,4% gastavam entre 1 e 2h. Tal reflexão faz necessário um debate acerca dos impactos urbanísticos nas populações das grandes cidades e uma maior aproximação da Sociologia (pelo menos no Brasil) das temáticas relacionadas ao trânsito.

Introdução

Este artigo propõe uma reflexão algo ensaística sobre a problemática do trânsito de veículos nas grandes cidades brasileiras e a intervenção da Sociologia como ciência passível de contribuir significativamente ao debate. Apesar de focado em uma questão mais geral, é preciso abordar pontos específicos. Assim, o artigo traça não uma comparação (o que exigira mais elaboração do que o possível no momento), mas um diálogo entre duas experiências diferentes, mas ainda assim similares: a cidade de São Paulo (porque é a maior megalópole da América do Sul); e Fortaleza, quinta maior cidade do Brasil e residência do pesquisador.

Aborda-se, assim, o crescimento exponencial da frota de veículos no Brasil e as conseqüências sociais desse fenômeno de ampliação e adensamento de urbanização nas metrópoles brasileiras.

O Brasil vive um momento singular em sua história recente. O processo de redemocratização dos anos 1980, as políticas neoliberais dos anos 1990 e o acerto cambial-econômico dos últimos 20 anos mudaram a imagem do país perante o cenário geopolítico mundial.

De um país “atrasado” e “subdesenvolvido”; o Brasil passa a ser visto internacionalmente como nação estratégica dentro do panorama econômico global, um dos líderes dos BRICSⁱ, porta-voz dos países “emergentes” e potencial mercado consumidor latente de ser explorado.

Tal panorama, obviamente, permite diversos olhares sociológicos. Este artigo pretende observar um elemento primordial que se desenvolve dentro desse cenário geral: o aumento exponencial no consumo de automóveis, enquanto não há políticas públicas concomitantes para lidar com o aumento da frota de veículos nas grandes cidades.

Crescimento econômico traz a necessidade de infraestrutura. Quando destacamos um aspecto específico da economia brasileira – o aumento exponencial do consumo de bens duráveis – percebemos os grandes impactos sociais que trazem e a ausência, por vezes crônica, de reflexões sobre suas conseqüências.

É o caso do mercado automobilístico, tradicionalmente um ramo estratégico da economia nacional. Em meio à melhora dos índices sociais dos brasileiros de um modo geral, a chamada “ascensão da Classe C” (SOUZA; LAMOUNIER, 2010), o consumo de automóveis desperta como um item de desejo primordial. Associado à liberdade e *status*, o automóvel ocupa destacado lugar nos sonhos dos brasileiros que saem das zonas de pobreza e podem acessar ao “reino encantado” do consumo de bens supérfluos e daqueles mais duráveis.

Num cenário de crise econômica internacional, o Governo Brasileiro entendeu o estímulo ao consumo de automóveis como estratégia importante de dinamizar a economia interna e protegê-la na medida do possível dos males advindos dos mercados em crise da Europa e dos Estados Unidos. Assim, houve uma grande política de isenção de impostos ao consumidor final que permitiu o incremento das vendas de automóveis particulares no Brasil, especialmente a partir de 2010, o que gerou uma escalada de consumo nunca dantes vista.

Se por um lado, em médio prazo, tal política aumentou substancialmente o índice de endividamento da população brasileiraⁱⁱ; por outro, cumpriu satisfatoriamente seu objetivo primordial de proteger parcialmente o mercado interno dos efeitos da crise mundial.

Todavia, pensando sociologicamente, há outras conseqüências bem mais sérias. Entre 2010 e o presente, o consumo de automóveis aumentou drasticamente. O Brasil atingiu, em abril de 2013, à quarta posição no *ranking* de países com maior número de veículos (de passeio e comerciais leves) vendidos no mundo, atrás apenas de China, EUA e Japão, na contagem da consultoria Jato Dynamics do Brasilⁱⁱⁱ.

É preciso entender que essas frotas novas e enormes são despejadas em cidades que não se prepararam (nem antes, nem depois) para tal demanda. Este é o ponto fundamental deste artigo: a Sociologia precisa discutir os impactos desse incremento de veículos e suas conseqüências nas cidades – e mais ainda na vida das pessoas no cotidiano – de um modo mais “agressivo” do que vem realizando até então.

As universidades estão convidadas ao debate, mas pelo menos no Brasil, não há participação efusiva da Sociologia no mesmo. A discussão ocorre em contextos extremos, como é o caso de São Paulo, maior metrópole da América do Sul e com sérios problemas de tráfico de veículos.

No entanto, a discussão ocorre bem menos em contextos nos quais tais características são realidades recentes, como é o caso de Fortaleza, capital do estado do Ceará, no Nordeste brasileiro; a quinta maior cidade do país, com uma população de 2,5 milhões de habitantes (IBGE, 2011) e uma frota de 1 milhão de veículos (FORTALEZA..., 2013).

O número mais recente da revista periódica da Universidade Federal do Ceará – *Universidade Pública*, ano 13 n. 71. – traz o debate (PIMENTEL, 2013) sobre os problemas do trânsito em Fortaleza, constatando aspectos vários do tema.

Percebe-se, como aponta Pimentel (2013), que as cidades crescem no ritmo do mercado – seja o automobilístico, seja o imobiliário (que renderia discussão semelhante) – mas o poder público não detém a mesma velocidade. Podemos acrescentar que não vemos uma grande discussão sociológica sobre o trânsito, nem como fenômeno social, nem como potencializador de planejamento para políticas públicas.

Embora alguns autores tenham começado a realizar essa discussão com maior fôlego – notadamente DaMatta (2010) – em grande parte a temática do trânsito ainda é pauta fundamental de geógrafos, arquitetos, urbanistas e engenheiros de trânsito. Sem desmerecer nenhuma dessas áreas, a Sociologia pode contribuir ao debate pensando nos aspectos eminentemente sociais que, por vezes, escapam das dimensões alcançadas pelas discussões e vigentes e, mais ainda, da ação do poder público.

Senão, vejamos. Segundo os dados do Censo (IBGE, 2010), considerando os trabalhadores ocupados que se deslocam para o trabalho diariamente, em números absolutos, 5.924.107 gastam entre 1 e 2 horas de deslocamento; e 1.093.910 mais de 2 horas. Considerando em termos percentuais, temos que aproximadamente 11,39% dos brasileiros que trabalham fora gastam entre 1 e 2 horas de deslocamento até o trabalho, dos quais 1,77% demoram mais de 2 horas e 9,61% mais de 1 hora.

O tempo de deslocamento é um índice social importante, embora por vezes ignorado. Há de se pensar que a vida em grandes cidades na atualidade exige cada vez mais deslocamentos demorados, que têm impacto significativo na vida cotidiana dos sujeitos.

Um brasileiro trabalhador médio não raro cumpre jornada de trabalho de 8 horas diárias, gastando ainda com o deslocamento. Se mais de 11% destes gastam mais de 1 hora – ou 2 horas contando a ida e volta – o tempo diário dos sujeitos dedicado ao binômio trabalho-deslocamento é considerável.

Não se pode esquecer, inclusive, que uma parcela significativa desses trabalhadores estuda à noite e acrescenta isso ao deslocamento diário. Por isso, parte da População Economicamente Ativa passa aproximadamente 14 horas diárias fora de casa, no tripé deslocamento-trabalho-estudo.

A título meramente ilustrativo fiz um levantamento prévio entre alunos de uma faculdade privada localizada no Centro de Fortaleza. Foram aplicados 376 questionários entre discentes de vários cursos do período noturno: Administração, Ciências Contábeis, Direito, Serviço Social. A pesquisa revelou que 27,6% deles gastam entre 30 minutos e uma hora de deslocamento até a instituição; e 15,4% gastavam entre 1 e 2h. Note-se não estar computado o tempo de deslocamento casa-trabalho que a maioria utiliza antes de ir à faculdade.

Este rápido exercício de reflexão traz desde já alguns questionamentos que podem ser aprofundados. Pode-se destacar aqui o elemento trânsito, por que este será algo fundamental para o resto do problema. Enquanto trabalho e estudo atendem a demandas da vida econômica e do mercado, relacionando-se à macrossociologia das dinâmicas globais; o trânsito, embora não possa ser descontextualizado (e nem isto se pretende), é um problema local.

Local no sentido que cada realidade, cada cidade, vivenciou uma história específica e investiu de dada maneira na manutenção de suas frotas de veículos e organização de malha viária, contando ainda a ocupação do espaço geográfico e como isso se reflete nos traçados das ruas, por exemplo.

Por isso, raramente a solução adotada para uma cidade funciona exatamente para outra. Assim, modelos de soluções de problemas – que serão diretamente abordados adiante – precisam ser estudados e relacionados a problemas locais e soluções específicas.

Os problemas com trânsito não se restringem meramente à organização das vias e o fluxo de veículos. É fundamental considerar o impacto disso tudo na vida cotidiana da maioria da população. Na maioria das grandes cidades brasileiras, o tráfego transforma-se em um “gargalo”, ou seja, um problema por si só que afeta outros problemas, que geram juntos conseqüências maiores.

A labuta do brasileiro trabalhador poderia ser substancialmente melhorada com meios de transporte público mais eficientes e sua conseqüência social imediata para a vida cotidiana: menos tempo de deslocamento. Isso geraria menos estresse, por exemplo, e daria mais tempo à sociabilidade (seja familiar, comunitária etc.).

No entanto, não se vêem suficientes medidas do poder público neste sentido (e isso envolve planejamento estratégico e capacidade de execução); nem por outro lado, se vêem muitas pesquisas sociológicas atentas à questão.

Mais do que dar “respostas”, este artigo pretende levantar alguns problemas e contribuir para um debate que se entende cada vez mais necessário no “novo” panorama sócio-econômico brasileiro, particularmente aquele das grandes cidades.

A Cidade e o Trânsito

Como já escrito, o Brasil é um país que se notabiliza no cenário econômico mundial devido ao seu crescimento nas últimas décadas. Isso se reflete também no acelerado índice de urbanização do país.

A grande maioria dos municípios brasileiros possui nos dias de hoje uma população igual ou superior a 25 mil habitantes. Segundo o Censo (IBGE, 2010), o Brasil possuía 1.800 cidades com mais de 25 mil habitantes em 1950 e chegou a 4.759 em 2010. Ressaltando que o país possui 5.570 municípios^{iv}. Os números se tornam ainda mais impressionantes quando se consideram as cidades com população entre 25.001 e 50.000 habitantes. O crescimento proporcional foi muito maior: de meras 53 cidades em 1950, saltou a 480 municípios em 2010.

Não obstante, o Brasil possuía 14 cidades com mais de 1 milhão de habitantes, segundo o Censo (IBGE, 2010). A estimativa populacional do IBGE para 2011, contudo, já elevou a contagem para 16 municípios^v, dentre as quais São Paulo com 11,3 milhões e Rio de Janeiro com 6,3 milhões.

Dessa forma, o Brasil se insere de maneira visceral na dinâmica das grandes cidades mundiais. Quando Freitag (2010) faz uma reflexão sobre as megalópoles latinoamericanas^{vi}, percebe-se que as

quatro maiores são Cidade do México, São Paulo, Buenos Aires e Rio de Janeiro, o que, então, coloca duas das maiores cidades da América Latina no país.

A dinâmica de urbanização no Brasil, de fato, não tem paralelos no continente, pelo menos quanto à população e sua distribuição no espaço. Quando analisa outras cidades latinoamericanas com potencial a se transformarem em megalópoles no futuro breve, a autora lista outras sete cidades, das quais três são brasileiras: Salvador, Brasília e Belo Horizonte^{vii}.

Como o livro de Freitag foi publicado antes do Censo 2010 não pôde perceber a “virada” populacional que lançou Belo Horizonte à sexta posição dentre as maiores cidades brasileiras, perdendo seu espaço para Brasília (4º lugar) e Fortaleza (5º).

Num cenário de grandes cidades, com seis delas com mais de 2 milhões de habitantes (sem considerar as regiões metropolitanas e cidades circunvizinhas que orbitam em torno do pólo) pode-se imaginar os vários problemas sociais que emergem em tal realidade no Brasil.

Os problemas sociais do Brasil são bem conhecidos, mas este artigo gostaria de destacar àqueles relacionados à mobilidade urbana. Neste ponto, a maioria das grandes cidades brasileiras tem grande *déficit*, já que não houve suficientes investimentos na melhoria da infraestrutura, das malhas viárias ou do transporte público; bem como sequer se realizaram planejamentos para lidar com os problemas existentes.

O caso de São Paulo é o mais emblemático. Com seus mais de 11 milhões de habitantes, a capital paulista tem enormes desafios a lidar com seu trânsito. Embora neste caso o poder público tenha notoriamente investido em melhorias – como ampliação de vias, ampliação da rede de metrô, requalificação do transporte público em geral etc. – pouco se percebe de mudanças significativas aos moradores da megalópole, mediante, por exemplo, as manchetes constantes sobre engarrafamentos colossais quando há feriados ou acidentes (vide *O Sonho...*, 2012b).

Como já escrito, a preocupação aos entraves no trânsito tem que ser pensada em um aspecto humanitário: congestionamentos resultam em ampliação do tempo de deslocamento trabalho-moradia, o que reduz de maneira algo irreversível a qualidade de vida da população.

O que se percebe quando se analisam as políticas públicas que envolvem o trânsito – neste caso, São Paulo é meramente um dentre outros exemplos – nota-se uma preocupação muito maior em fornecer infraestrutura adequada ao escoamento dos veículos de passeio particulares.

Segundo o IBGE (2012b), a frota de veículos de São Paulo é de 6,795 milhões, dos quais 4,839 são de automóveis, ou seja, carros de pequeno porte em sua maioria utilizados para o transporte privado de poucas pessoas.

Dentre as cinco maiores cidades brasileiras – São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Brasília e Fortaleza – as demais não podem ser imediatamente comparadas à primeira, já que os números absolutos diferem demais. Comparadas apenas entre si, as demais se encontram em patamares similares e proporcionais. Rio e Brasília têm casos mais graves, com uma frota (considerando apenas os automóveis “de passeio”) de 1,750 e 1,483 milhões, respectivamente (IBGE, 2012). Salvador e Fortaleza vêm ligeiramente atrás, com 512 mil e 483 mil, respectivamente^{viii}.

Entretanto, tais dados são crescentes, como exemplifica o caso de Fortaleza. Os números do Departamento Estadual de Trânsito do Ceará (DETRAN/CE) apontam que a frota total de veículos da cidade chegou a 997,9 mil veículos em junho de 2013, dos quais 589,4 mil eram de carros de passeio (CAPITAL..., 2013).

Embora em termos absolutos os números sejam menos expressivos do que os de uma cidade como São Paulo, Fortaleza apresenta algumas singularidades, como o fato de que toda a população do município cabe dentro da frota de veículos de passeio. A média de emplacamento de novos automóveis na cidade é de 200 veículos/ dia.

O crescimento exponencial da frota de veículos, contudo, não é exclusivo de Fortaleza, mas uma tendência nacional. A análise de Rodrigues (2011) demonstra que, em 2011, a frota de São Paulo

correspondia a 17,8% de toda a frota nacional, que totalizava então 20,525 milhões de automóveis. Mais grave é o fato de que a frota de veículos no Brasil como um todo aumentou 90% entre 2001 e 2011. O aumento da frota, no mesmo período, considerando apenas as regiões metropolitanas foi ligeiramente menor: 77,8%^{ix}, o que demonstra que, apesar do crescimento da frota das grandes cidades, observamos uma “interiorização do carro” no país.

É para atender à demanda dessa crescente frota de veículos particulares que se mobilizam a maior parte das políticas públicas. Contudo, o problema dessa ação é que há um óbvio limite físico para o quanto a cidade pode comportar de crescimento sem alterações drásticas em sua infraestrutura.

Este é exatamente o ponto em que se encontra São Paulo, por exemplo. Apesar de contar com um eixo de vias expressas e um sistema considerável de metrô e ônibus urbano, a capital paulista não consegue resolver seus problemas de congestionamento.

O engenheiro de tráfico Horácio Augusto Figueira sentenciou em uma reportagem do portal de notícias *UOL*: “O sonho do automóvel acabou em São Paulo” (O SONHO..., 2012a). Em entrevista ao site *SPressoSP* (O SONHO..., 2012b), Figueira explicou como a ampliação de vias termina por incentivar o consumo de mais automóveis que, em pouco tempo, congestionam as vias novamente. Processo este que vem se repetindo na capital paulista a cada uma das várias ampliações do sistema das marginais^x.

A saída aponta o especialista é simples: investir no transporte público. É curioso, porém, que apesar de transparecer com frequência em discursos nas mídias, especialmente via poder público, a opção pelo transporte público – ou por transportes alternativos – não parece ser tomada efetivamente na prática.

Trânsito, mobilidade e deslocamento

Investir no transporte público significa grandes aportes financeiros. Afinal, isso envolve requalificação de vias e ampliação de sistemas integrados (ônibus, metrô, trens)^{xi}. Existe certo consenso de que o metrô é o transporte mais racional para grandes cidades^{xii}, porém, o Brasil demorou demais a investir neste modelo: o primeiro metrô brasileiro só foi inaugurado em São Paulo em 1974.

O metrô paulista ainda é o maior do país, com uma rede de aproximadamente 74 km, um número muito menor do que o de outras grandes cidades mundiais, como Pequim, Londres, Nova York, Tóquio ou Paris, que têm redes variando entre 400 e 200 km de extensão^{xiii}.

Além de São Paulo, o *site* do Governo Federal (BRASIL, 2013) informa a existência de metrô apenas em Belo Horizonte, Brasília, Porto Alegre, Recife e Rio de Janeiro, acrescentando os casos de Fortaleza (sistema já funcionando sob regimes de testes) e Salvador (em obras). Sabe-se, ainda, que várias outras capitais e grandes cidades possuem sistemas ferroviários urbanos, como João Pessoa, Maceió, Natal, Teresina etc.

A maioria dos metrô brasileiros, contudo, ainda apresenta poucas linhas e abrangência limitada dentro de seus contextos urbanos. O caso de Fortaleza demonstra isso. Mesmo com um intensivo investimento financeiro, atingindo R\$ 588 milhões, segundo o site do Governo do Estado (CEARÁ, 2013), o chamado Metrofor terá somente 57 km de metrô em 2014. Uma quarta linha deve ser construída após este prazo e ampliará a rede para 69 km. No entanto, mesmo com tudo pronto, a malha ferroviária não contemplará nada da zona sul, correspondente a 42% do território do município, onde vivem cerca de 600 mil pessoas, ou seja, aproximadamente ¼ da população da cidade^{xiv}.

Além das linhas de metrô, outra medida bastante vinculada à discussão sobre mobilidade nas grandes cidades é o reaparelhamento das linhas de ônibus. Dois modelos desse tipo se destacam: os corredores preferenciais e exclusivos de ônibus.

O BRT (*bus rapid transit*) é o modelo de corredores exclusivos para a circulação de ônibus, o que garante maior rapidez do serviço e, portanto, diminui o tempo de deslocamento da população. Não

raro, as vias são construídas à parte das vias tradicionais, ou com muretas que as separem, de modo a garantir que apenas transportes coletivos transitem nos corredores. Algumas cidades brasileiras têm corredores exclusivos, notadamente Curitiba e São Paulo.

O grande desafio do BRT é o nível de intervenção estrutural necessário para instalá-lo. Ou seja, como garantir que o veículo coletivo tenha sempre a preferencial em cruzamentos de vias. Isso envolve o desenvolvimento de tecnologias específicas (temporizadores nos semáforos ou sinalizações eletrônicas que os paralisem na aproximação de um ônibus) ou obras físicas de maior envergadura, como viadutos, elevados e túneis.

A alternativa mais barata – e por vezes muito menos eficaz – é o BRS (*bus rapid service*), na qual se organizam corredores preferenciais para a circulação de ônibus ou outros transportes coletivos, como táxis, por exemplo. Neste caso, quase sempre são apenas pintadas faixas azuis nas vias para garantir o tráfego preferencial a esse tipo de veículo, embora automóveis particulares possam transitar em tais faixas para fazer conversões ou estacionamento.

Portanto, juntamente ao BRS vem um processo de conscientização da população em geral para deixar aquelas faixas livres para o bem do transporte público, assim como, um aparelho de fiscalização e punição dos eventuais infratores. Algumas cidades brasileiras também adotaram aos corredores preferenciais, como Rio de Janeiro e Fortaleza.

O acompanhamento da instalação dos BRS em Fortaleza, realizado pelo pesquisador^{xv}, mostrou uma série de falhas na instalação deste em particular, o desrespeito da população em cumpri-lo e, como se não fosse o bastante, a ausência total de fiscalização e punição por parte dos órgãos competentes.

Dessa forma, o impacto real da instalação do BRS em Fortaleza é questionável, apesar de a Prefeitura Municipal garantir que houve um aumento da velocidade média dos ônibus de 12 km/h para 25 km/h (vide BRS..., 2013). Curiosamente, essa não parece ser a opinião da população, que reclama da intervenção desde sua implantação (*idem*; e MOTORISTAS..., 2013).

Deslocamento, planejamento e Sociologia

Mediante uma reflexão como esta apresentada, a Sociologia pode apresentar grande contribuição, na medida em que pode encontrar respostas por meio de pesquisas e auxiliar o poder público na efetivação de soluções ao problema do trânsito nas grandes cidades.

Nota-se no país uma “tradição” de ausência de planejamento a longo prazo quanto às políticas públicas em geral (HÖFLING, 2001; LOW-BEER, 2002) e isso se reflete na questão da mobilidade. Obviamente, uma análise detalhada – mesmo que somente dos casos de São Paulo e Fortaleza – traria a necessidade de uma discussão bem maior. No entanto, a observação da ação dos governos na questão nos deixa pistas de que falta um maior planejamento e o preparo para problemas urgentes.

Além disso, se percebe que o poder público se pauta muito mais por medidas paliativas – requalificação e/ou reestruturação de vias – e deixa de lado o que talvez fosse a real solução do problema em médio prazo: melhorar o sistema público de transporte ao ponto dos usuários deixarem seus carros em casa e irem para o trabalho ou circularem pela cidade.

Isso traz mudanças de mentalidade por parte da população de um lado e a coragem dos governos em penalizar os automóveis particulares e beneficiar o transporte público. Este é um dos pontos do argumento de Figueira (O SONHO..., 2013a; 2013b): aparentemente, são duas estratégias inconciliáveis. Ou se investe na requalificação de vias para comportar a frota sempre crescente de automóveis ou se investe no transporte público.

A dificuldade em conciliar as medidas está no fato de que a maioria das estratégias conhecidas para priorizar o transporte público – como BRT e até os BRS – terminam por tirar o espaço dos “carros de passeio”. Além disso, há algo de lógico no pensamento de que ônibus e metrô podem transportar muito mais gente por hora do que carros particulares.

O que se percebe, quando se analisa as experiências de cidades fora do Brasil – e não somente via literatura especializada, mas na própria visitação a tais cidades (como Londres, Paris, Bogotá, Buenos Aires etc.) – é que nestas houve o privilégio de investimento no transporte público, em contrapartida ao automóvel particular.

Esta escolha ainda não foi tomada pelas grandes cidades brasileiras, particularmente nos casos mais atentados aqui, São Paulo e Fortaleza. A primeira, obviamente, avançou bem mais em certa penalização dos carros privados, com a adoção do rodízio de veículos, por exemplo.

Contudo, mesmo que São Paulo passa de imediato a privilegiar o transporte público – e se vê a cidade investindo em metrô, BRT, BRS, ciclovias etc. – aparentemente não houve suficiente planejamento para que tais medidas tenham impacto imediato. Além disso, se percebe em contrapartida que há ainda muito investimento na requalificação de vias para atender aos automóveis particulares.

No caso de Fortaleza, a opção pelo transporte público não é efetivamente a prioridade dos governos, mesmo com a inauguração do Metrofor. Os últimos grandes investimentos vêm sendo concentrados na construção de viadutos, túneis e ampliação de vias que, embora terminem por favorecer o transporte público, miram especialmente no transporte privado.

Além disso, a cidade não teve a coragem de instalar um BRT e o seu BRS funciona mediante uma série de problemas, como já discutido.

É de fundamental importância que os sociólogos tomem parte dessa discussão para que a população em geral não seja prejudicada por tais escolhas. A análise crítica das políticas públicas e um debate mais fecundo talvez evitassem erros históricos como a demora do Brasil em investir em sistema de metrô, resultante que em 2013, nem todas as capitais do país possuem tal sistema, mesmo com 13 delas possuindo mais de 1 milhão de habitantes.

Também poderia se evitar o que vai acontecer com o Metrofor em Fortaleza, que quando estiver totalmente completo segundo os planos atuais, ainda não contemplará diretamente a região mais populosa da cidade.

Referências

DaMATTA, Roberto. (2010) **Fé em Deus e Pé na Tábua**: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco.

BRASIL. Governo Federal do Brasil. (2013) **Meios de Transporte**: Metrô. Disponível em <<http://www.brasil.gov.br/sobre/turismo/meio-de-transporte/metro>> Acesso em jul 2013.

CARLOS, Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo L.; SPOSITO, Ma. Encarnação B. (orgs). (2011) **A produção do espaço urbano**: agentes, processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto.

CEARÁ. Governo do Estado do Ceará. (2013) **Metrofor**. Recursos Financeiros. Disponível em <<http://www.metrofor.ce.gov.br/index.php/diario-da-obra/recursos-financeiros>> Acesso em jul 2013.

FORTALEZA. Prefeitura Municipal de Fortaleza. (2013) **Regional VI**. Disponível em <http://www.fortaleza.ce.gov.br/regionais/regional-VI> Acesso em jul 2013.

FREITAG, Barbara. (2010) **Teorias da Cidade**. 4 ed. Campinas: Papirus.

HÖFLING, Heloísa M. (2001) Estado e políticas (públicas) sociais. **Cadernos Cede**, ano XXI, n. 55.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010) **Atlas do Censo Demográfico 2010**. Meio eletrônico. Disponível em <<http://censo2010.ibge.gov.br/apps/atlas/>> Acesso em jul 2013.

_____. (2011) **Estimativas da População 2011**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat>> Acesso em abril 2011.

_____. (2012) **Cidades@**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/index.php>> Acesso em jul 2013.

- LOW-BEER, Jacqueline. (2002) O Estado e as políticas públicas: uma revisão histórica (1950-1997). **Revista Espaço e Geografia**, vol. 5, n. 2, pp. 65-100.
- SOUZA, Amaury de.; LAMOUNIER, Bolívar. (2010) **A classe média brasileira**: ambições, valores e projetos de sociedade. Rio de Janeiro: Elsevier; Brasília: CNI.
- SOUZA, Marcelo L. de. (2012) **O desafio metropolitano**: um estudo sobre a problemática sócio-espaçial nas metrópoles brasileiras. 4 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- RODRIGUES, Juciano M. (2011) **Metrópoles em Números**: crescimento da frota de automóveis e motocicletas nas metrópoles brasileiras 2001/2011. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles.

Notícias e Internet

- ENDIVIDAMENTO das famílias sobe para 44,2% em abril, novo recorde. (2013a) G1 Economia. 24/06/2013. Disponível em <<http://g1.globo.com/economia/seu-dinheiro/noticia/2013/06/endividamento-das-familias-sobe-para-442-em-abril-novo-recorde.html>> Acesso em jul 2013.
- ENDIVIDAMENTO das famílias recua em junho, segundo a CNC. (2013b) Agência Brasil. 25/06/2013. Disponível em <<http://agenciabrasil.etc.com.br/noticia/2013-06-25/endividamento-das-familias-recua-em-junho-segundo-cnc>> Acesso em jul 2013.
- O ATRASO do Brasil em metrô em 9 mapas. (2013) Revista Exame. Disponível em <<http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/o-atraso-do-brasil-em-metro-em-9-mapas>> Acesso em jul 2013.
- ‘O SONHO do automóvel acabou’ em São Paulo, diz engenheiro. (2012a) UOL. Disponível em <<http://carros.uol.com.br/ultnot/2012/06/15/o-sonho-do-automovel-acabou-em-sao-paulo-diz-engenheiro.jhtm>> Acesso em jun 2012.
- “O SONHO do automóvel acabou em São Paulo”. (2012b) SPressoSP. Disponível em <<http://www.spressosp.com.br/2012/06/o-sonho-do-automovel-acabou-em-sao-paulo/>> Acesso em jun 2012.
- RS: metrô é “única forma racional” de transporte público, diz Dilma. (2013) Terra, Cidades. Disponível em <<http://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/rs-metro-e-unica-forma-racional-de-transporte-publico-diz-dilma,1c3d7427ffef310VgnVCM20000099cceb0aRCRD.html>> Acesso em jul 2013.

ⁱ BRICS é a sigla para Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul; e representa um bloco econômico informal que reúne países em desenvolvimento, com economias de crescimento ligeiramente mais acelerados do que os mercados tradicionais de Estados Unidos e Europa.

ⁱⁱ Uma reportagem do jornal O Globo (ENDIVIDAMENTO..., 2013a) relata que o nível de endividamento das famílias brasileiras cresce desde que começou a ser medido em 2005, embora isso seja interpretado, pelo Governo Federal, como indicador do maior acesso da população aos bens de consumo. Esse endividamento é considerado por meio de cartões de crédito, cheques pré-datados e cheque-especial. De qualquer modo, tomando o início de cada ano como referência, o endividamento era de 18,39% em 2005; passando a 25% em 2007; 30% em 2008; e 40% em 2011. Outra matéria (ENDIVIDAMENTO..., 2013b) aponta que em junho de 2012 a proporção chegou a 57,3% das famílias brasileiras e aumentou para 63% no mesmo período em 2013.

ⁱⁱⁱ Vide <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2013/07/brasil-sobe-para-4-no-ranking-mundial-de-venda-de-carros.html>>.

^{iv} Costumemente, se diz que o Brasil tem 5.565 municípios, porém, o jornal *O Globo* trouxe a notícia, em 09/01/2013 (COM 5..., 2013), da criação de novos cinco municípios no país, decididas através da Justiça, tendo em vista problemas com a mudança da legislação para a emancipação das cidades que ocorreu em 1996.

^v As cidades e seus respectivos habitantes (IBGE, 2011) em milhões de habitantes: São Paulo-SP (11,37), Rio de Janeiro-RJ (6,39), Salvador-BA (2,71), Brasília-DF (2,64), Fortaleza-CE (2,50), Belo Horizonte-MG (2,39), Manaus-AM (1,86), Curitiba-PR (1,77), Recife-PE (1,55), Porto Alegre-RS (1,416), Belém-PA (1,410), Goiânia-GO (1,33), Guarulhos-SP (1,24), Campinas-SP (1,09), São Luís-MA (1,03) e São Gonçalo-RJ (1,01). Repare que das 16, apenas Guarulhos, Campinas e São Gonçalo não são capitais de seus respectivos estados.

^{vi} Para Freitag (2010), megalópoles são cidades gigantes, com população geralmente girando em torno dos 10 milhões de habitantes marcadas por um crescimento populacional acelerado nas últimas décadas, grandes fluxos migratórios e inúmeros *déficits* sociais. A autora contrapõe o conceito àquele de metrópole, que é uma cidade grande, mas que conseguiu de algum modo proteger-se da degeneração social por meio de inovações tecnológicas e/ou tradições políticas democráticas.

^{vii} Cada qual com mais de 2 milhões de habitantes atualmente. As outras cidades da América Latina em tal patamar listadas pela autora são Lima (Peru), Bogotá (Colômbia), Santiago (Chile) e Caracas (Venezuela), que variam entre 8 e 2 milhões de habitantes.

^{viii} Os problemas com as frotas de veículos particulares não respeita exatamente a proporcionalidade entre as maiores cidades. Ainda segundo o IBGE (2012), Belo Horizonte tem frota de 1,055 milhão e Curitiba de 964 mil automóveis, ambas maiores, portanto, do que Salvador e Fortaleza. Manaus, que é mais populosa do que Curitiba, tem frota de apenas 291 mil automóveis.

^{ix} Apesar disso, ainda segundo Rodrigues (2011), algumas metrópoles cresceram acima da média nacional. Das 12 metrópoles consideradas pelo Observatório das Metrópoles, sete tiveram esse índice acima dos 90%, com destaque para Manaus (141,9%) e Belo Horizonte (108,5%).

^x Marginais são vias expressas duplicadas que facilitam o trânsito de veículos em São Paulo, construídas às margens dos rios Pinheiros e Tietê, levando, assim, seus nomes.

^{xi} Não se pode ignorar, contudo, que existe interesse econômico na manutenção dos altos índices de comercialização de automóveis particulares, não apenas pelo grande capital nacional, mas conforme visto no início do artigo, com interesse do próprio governo brasileiro.

^{xii} Inclusive, a presidenta Dilma Rousseff declarou “o metrô é a única forma racional de transporte público”, durante cerimônia na cidade de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, conforme reportagem do portal Terra (RS..., 2013).

^{xiii} Segundo o site da revista Exame (O ATRASO, 2013), o metrô de Pequim tem 442 km de extensão, seguido por Londres (402 km), Nova York (368 km), Tóquio (304 km) e Paris (218 km).

^{xiv} Vide informações oficiais da Prefeitura Municipal de Fortaleza em <<http://www.fortaleza.ce.gov.br/regionais/regional-VI>>.

^{xv} Um sistema de BRS foi implantado em Fortaleza em agosto de 2012 pela Prefeitura do município. Acompanhei o processo por meio da imprensa e de visitas ao local, juntamente com uma bolsista como parte de uma pesquisa do GPDU.