

VEÍCULO:

Cinform Caderno 1 - Cidade 8

DATA:

04/10/2010

CARONA COMPARTILHADA PODE SER UMA DAS SAÍDAS PARA HUMANIZAR O TRÂNSITO

Tese ainda encontra resistência em muitos setores que apresentam dificuldade em dividir o carro. Mas algo está mudando

Wellington Barbosa
Especial para o Cinform
wellbrasil@yahoo.com.br

■ Nas principais avenidas da capital de Sergipe, o trânsito lento, quase parado nos horários de pico, mostra certo descompasso entre o crescimento das demandas relacionadas ao transporte e a execução de medidas que assegurem uma eficaz mobilidade urbana. Mas será que as pessoas diretamente atingidas por esse problema têm consciência da importância de seu papel na melhoria da fluidez do tráfego? Diante dessa questão, a velha carona, inclusive entre quem tem carro, assume novo significado e mostra-se como alternativa para diminuição do número de veículos nas vias. Os benefícios são variados, e vão desde a diminuição do estresse à promoção de um ar mais puro, com menos emissão de carbono.

De acordo com a estatística de 'Frota de Veículos por Tipo e Categoria (mensal)' do Detran, o número de veículos de Aracaju até o mês de agosto deste ano foi 209.955. Isso representa um aumento de 45% em comparação aos 144.329 registrados em agosto de 2005. Se for considerado esse ritmo de crescimento, em 10 anos a capital terá 398.914 veículos, ou seja, 90% a mais em comparação com a realidade atual que, diga-se de passagem, já é preocupante. Vale lembrar que não estão sendo considerados nesses cálculos os veículos de outros Estados circulando na cidade. Uma das consequências é que a velocidade média nas principais avenidas durante os horários de pico tem sido de 19,5 quilômetros por hora, de acordo com a Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito - SMIT.

A auxiliar de cartório, Tássia Oliveira, vê o excesso de autos como agravante da lentidão no trânsito. "Tem muito carro para pouca gente. Em várias casas cada pessoa tem um", constata. O assistente de informática, Afonso Souza, aponta que a estrutura viária não favorece o trânsito, mas reconhece que os próprios condutores também têm culpa. "Com a facilidade



A estudante de Odontologia Roberta Monteiro costuma dar carona aos colegas da Universidade Federal de Sergipe Diogo Acrux e Diogo Sobral



Frota de carros em Aracaju é de cerca de 210 mil veículos



Socióloga Tâmara de Oliveira: "carro favorece isolamento"



Psicólogo Alberto Orge: "carona estimula sociabilidade"

de compra de automóveis, cada pessoa pode ter o seu e vejo que muitos circulam com uma pessoa só. Lá em casa mesmo são três", assume.

Embora o diretor de Planejamento e Sistemas da SMIT, Antônio Fernando Menezes, não confirme essa realidade. Muitos acreditam que a capital está à beira de um sistema de rodízio de veículos. Seria uma medida forçada de fazer as pessoas acharem alguma alternativa para não usar o carro em determinados dias da semana a fim de desafogar o trânsito. Enquanto essa imposição não chega por aqui, os moradores de Aracaju ainda podem por livre e espontânea vontade contribuir para diminuir o fluxo de veículos nas ruas.

Um exemplo vem da estudante de Direito, Roberta

Monteiro, que sempre vai à Universidade Federal de Sergipe - UFS - e retorna com mais três colegas no carro. "As pessoas, com um mesmo percurso, deveriam procurar fazer entre elas um rodízio. Assim poderiam ser cinco em cada carro e não cinco carros com apenas uma pessoa nas ruas", sugere.

O analista de sistemas, Everaldo Cerqueira, não costuma dar carona. Alega não ter colegas de trabalho com trajetos coincidentes, mas reconhece que essa conduta pode ajudar a diminuir congestionamentos. "É uma forma de melhorar essa situação e passa pelas conveniências e pelo egoísmo de cada um". Embora hesitante, Everaldo diz que daria carona, "desde que revezadamente com outras pessoas que tenham carro".

Sociedade por trás do caos no trânsito

Antes de tudo é preciso notar que o individualismo e o materialismo estão entre as principais características da sociedade que hoje vivencia o caos no trânsito. "Ao meu ver, essas continuam sendo as orientações dominantes de nossas sociedades capitalista e globalizada", analisa Tâmara de Oliveira. A análise do psicólogo Alberto Orge segue essa linha. "As pessoas hoje em dia são mais fechadas e as nossas relações não são mais duradouras e intensas como eram antigamente. São descartáveis. O pensamento é: 'eu não preciso me entrosar muito. Eu fico aqui no meu mundo, que no máximo se estende às dimensões da família'", conclui Alberto.

Para a socióloga Tâmara, que realizou estudos sobre representações sociais no trânsito brasileiro, o automóvel favorece a experiência em que o indivíduo isola-se facilmente. "Como a indústria automobilística ainda é muito potente, o automóvel é um fator de nutrição do perfil individualista moderno", comenta.

Carona pode ajudar a mobilidade urbana e gerar novas amizades

Internet auxilia caroneiros

Foi-se o tempo em que sinalizar com o polegar à beira da estrada era a principal forma

ca pública nesses países acaba fazendo com que as pessoas se sintam mais seguras. Mas desde

isso aos quesitos segurança e cultura. "No Brasil e principalmente

estrutura viária não favorece o trânsito, mas reconhece que os próprios condutores também têm culpa. "Com a facilidade



Frota de carros em Aracaju é de cerca de 210 mil veículos

tribuir para diminuir o fluxo de veículos nas ruas. Um exemplo vem da estudante de Direito, Roberta

um". Embora hesitante, Everaldo diz que daria carona, "desde que revezadamente com outras pessoas que tenham carro".

automóvel é um fator de nutrição do perfil individualista moderno", comenta.

Carona pode ajudar a mobilidade urbana e gerar novas amizades

Mais que uma salvação para o andarilho à deriva na estrada ou resultado de necessidade econômica, a carona ganhou um novo sentido diante do trânsito cada vez mais caótico dos grandes centros. Em vários lugares do mundo, as pessoas agora estão procurando se juntar em torno do compartilhamento de veículos. Geralmente todos os participantes são proprietários e combinam andar em apenas um.

Há ainda a possibilidade de o grupo revezar o uso dos carros de cada participante. No entanto, não é obrigatório ter um automóvel, pois, de toda forma, os passageiros podem contribuir com o pagamento das despesas com combustível. A partir da redução do número de carros nas vias, é possível aliviar os congestionamentos, a poluição sonora, assim como o uso de combustíveis provenientes de fontes não renováveis.

Outro resultado seria a diminuição do tempo perdido no trânsito e do estresse. Quem quer economizar com estacionamento também se beneficia. O vice-presidente do Grupo de Trabalho de Mobilidade Humana e Trânsito do Conselho Regional de Psicologia da Bahia e Sergipe, Alberto Orge, lembra que essa forma de deslocamento também favorece a sociabilidade. "A carona quebra o individualismo. O núcleo de relacionamentos se expande e as pessoas têm uma interação maior", explica.

Através dos termos 'Car sharing' e 'carpooling' a ideia do compartilhamento está se disseminando mundo à fora. Não é difícil entender, já que o hábito é mais comum principalmente na Europa e América do Norte. Em vários países dessas regiões, o poder público inclusive incentiva essa conduta. Nos EUA, há vagas exclusivas para carros compartilhados entre os motoristas de New Jersey. Além disso, o Instituto de

Tecnologia de Massachusetts está desenvolvendo um projeto para instalar até 2015 estações de carros elétricos para uso compartilhado. A Prefeitura de Paris, na França, por sua vez, desenvolveu um programa no qual está previsto que três mil carros compartilhados começarão a circular no ano que vem.

Em Aracaju, a SMTT não tem um estudo sobre a média de passageiros em cada carro que trafega na cidade - mas basta olhar as ruas para se ter uma noção. "Geralmente são apenas uma ou duas pessoas em cada, a não ser no fim de semana quando é mais comum a família sair junta", afirma Antônio Fernando Menezes, do Planejamento e Sistemas da SMTT. Mesmo diante dessa constatação e embora realize ações educativas nas escolas, atualmente a SMTT não faz campanhas direcionadas ao estímulo do uso compartilhado entre motoristas.

Internet auxilia caroneiros

Página 2

Foi-se o tempo em que sinalizar com o polegar à beira da estrada era a principal forma de manifestar pedido de carona aos motoristas. As tecnologias da comunicação agora também estão a serviço de quem procura alguém para dividir um carro na realização de um mesmo percurso. Na internet, existem vários sites destinados a facilitar essa missão.

O 'Carona Brasil' é um deles, e conta com mais de 8 mil cadastrados no país. O número de pessoas nesse site em Sergipe - apenas nove em Aracaju e uma em São Cristóvão - está longe de ser um indicativo de que a sociedade sergipana despertou para a nova realidade da carona digital. A maior parte dos usuários desse site, 74%, está concentrada no Sudeste. Os outros 26%, espalhados nos demais Estados. O sócio-fundador do site, Fernando Bellis, destaca que a carona é mais comum na Europa (França, Alemanha e Inglaterra), assim como nos Estados Unidos. "Eles têm sistemas de compartilhamento de veículos semelhantes ao nosso e que funcionam muito bem há mais de 10 anos", enfatiza.

Fernando aponta duas explicações centrais para a carona ter pagado mais nesses lugares. "Primeiro, trata-se de um fator cultural. Em segundo, a seguran-

ça pública nesses países acaba fazendo com que as pessoas se sintam mais tranquilas dando carona", analisa. O empresário acredita que muitos ainda não são tão receptivos à ideia de compartilhar o carro ou dar carona em razão da imagem social em torno desse bem.

"O automóvel é tido como uma extensão da própria casa. Dessa forma, há certa resistência em permitir a entrada de um estranho nesse espaço. Além disso, a maioria de nós sempre ouviu dos pais orientação para nunca dar ou pegar carona. Tudo isso contribui para uma barreira cultural ao compartilhamento dos carros", explica.

A professora da UFS e PhD em Sociologia, Tamara de Oliveira, concorda que o sentimento de insegurança desfavorece o compartilhamento. Para ela, a forma pela qual a mídia se apropria do tema da segurança pública nutre essa desconfiança coletiva. "As cidades são espaços potenciais do medo do outro. Logo, pouco propícios ao desenvolvimento de práticas de partilha".

CARONA FÁCIL

O psicólogo Thiago Andrade, que recentemente chegou da Nova Zelândia após um semestre estudando inglês, sentiu de perto a diferença. Ele também atribui

isso aos quesitos segurança e cultura. "No Brasil é principalmente em Aracaju cada um vai para os lugares com o seu carro. No exterior, percebi que os automóveis circulam com mais pessoas", diz ele. Mesmo fora dos círculos de integração social mais tradicionais, como trabalho e escola, Tiago notou a abertura cultural da Nova Zelândia. "Pedi e dei carona várias vezes. Existia essa facilidade. Lá é um hábito, e eu via poucas pessoas andando na rua. O pessoal parava independente de me conhecer ou não", ressalta.

Otimista, o empresário Fernando Bellis avalia que, de forma geral, vem aumentando a consciência do brasileiro sobre o papel de cada um na melhoria da mobilidade urbana. "Espero que cada vez mais pessoas consigam enxergar a carona como uma forma simples de economizar dinheiro, melhorar o trânsito e diminuir a poluição". De acordo com o 'Carona Brasil', se um motorista que anualmente roda 7.500 quilômetros, o que dá 20,5 quilômetros por dia, compartilhasse seu veículo com apenas mais uma pessoa que também tenha carro, poderia economizar R\$ 1 mil ao ano. Considerando o revezamento igual no uso de dois automóveis, no mesmo período eles deixariam de emitir 750 quilos de gás carbônico.