

DIA MUNDIAL SEM CARRO

Maurício Waldman¹

Não há como negar, o automóvel, verdadeiro ícone da chamada civilização moderna, tornou-se um flagelo de magnitude indiscutível. Isto pelo fato de paradoxalmente ter se tornado uma ferramenta a serviço da incomunicabilidade humana. Que o digam os milhões de humanos motorizados que sequer conseguem sair dos prédios e dos condomínios nos quais habitam e enlouquecem no trânsito igualmente ensandecido das metrópoles.

Pior, caso nada seja feito, a tendência é de agravamento - e não a mitigação - deste problema. Acredita-se que no ano 2000 estivessem em circulação no mundo cerca de 550 milhões de automóveis. Mas, a frota de veículos no ano 2050 configuraria, consoante projeção baseada apenas nas taxas de expansão da última década, *um total de cinco bilhões de automóveis*. Poderíamos indagar: existiria planeta para tanto carro? *Com toda certeza, é óbvio que não. Ou existiria alguma dúvida a este respeito?*

Aprofundando esta questão, seria possível arrolar ampla listagem de problemas provocados pelos automóveis. Dentre estes podemos elencar: impactos da poluição na saúde pública; comprometimento da atmosfera terrestre em função dos gases de efeito estufa; efeitos nefastos do ruído para a biologia humana; apropriação insustentável de recursos naturais para produzir veículos, rapidamente transformados em carcaça inútil; rejeitos (perigosos inclusive) gerados pela manutenção e descarte dos veículos em final de vida; transtornos provocados no trânsito para milhões de pessoas em função da hegemonia automobilística e assim por diante.

Sem meias palavras, recorde-se que o carro é um instrumento de deterioração permanente do ambiente. Hoje, de acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), o trânsito é a nona *causa mortis* mundial. Porém, para 2020 a projeção é de que o trânsito passará a ser a segunda *causa mortis* mundial, perdendo apenas para doenças congênitas e distúrbios cardíacos. Um estudo datado do início do milênio, da *Environment Protection Agency* (Agência de Proteção Ambiental dos EUA), registrou que os automóveis são responsáveis por aproximadamente 16% da chuva ácida e por 10% das emissões de gases relacionadas com o efeito estufa em nível global.

Neste sentido, recorde-se que os padrões de qualidade do ar recomendados pela OMS para poluentes emitidos por veículos automotores tem sido superados quase todos os dias em regiões metropolitanas como a Grande São Paulo (RMSP). Somente na capital paulista existem 7,8 milhões de veículos, frota responsável segundo a CETESB (Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental), por 97% das emissões de carbono e 40% do material particulado em suspensão na urbe. Ao mesmo tempo, as demais metrópoles brasileiras apresentam dados no mínimo cada vez mais alarmantes.

Recorde-se de que os automóveis circulam geralmente com um único ocupante, o que maximiza ainda mais o ônus referente ao seu custo ambiental e do consumo perdulário de combustíveis fósseis. Ressalve-se que um óbice importante do automóvel particular está na sua elevada demanda por energia. Um carro com quatro passageiros, envolve consumo energético 90% superior por pessoa e por quilometragem do que um ônibus com cinquenta passageiros.

¹ Maurício Waldman graduou-se em Sociologia (USP), é Mestre em Antropologia (USP) e Doutor em geografia (USP). Consultor Ambiental, desenvolve atualmente seu Pós-doutorado no Instituto de Geociências da UNICAMP. Bolsista do CNPq.

Além disso, os automotores ocupam um espaço desproporcionalmente grande no sistema viário das cidades: 22,1 m², contra 3 m² para a bicicleta, 2,1 m² para o usuário de ônibus, 1 m² para o metrô e 0,8 m² para um pedestre. Isto também contribui para os congestionamentos, promovendo diversas agressões ao meio ambiente. Afinal, um automóvel parado no meio do trânsito gasta muito mais gasolina, maximiza a geração de dióxido de carbono, contribui para o aquecimento global e contamina a atmosfera. Isto sem contar o *stress* e mal estar gerado para todos os habitantes da cidade.

Não fosse suficiente, os veículos solicitam muito vidro, metal e plástico para serem produzidos, insumos que geram toda sorte de agravos na biosfera terrestre. Este cipoal de problemas, tornando imundo o ambiente de dezenas de milhões de humanos, é gerado por uma minoria de privilegiados. Acredita-se que 85% dos carros fabricados em todo o mundo sejam adquiridos nos Estados Unidos, Europa Ocidental e Japão. Relativamente à fração restante, trata-se de propriedade da minoria afluente dos países periféricos. Muitos levantamentos apontam que a frota de veículos automotores atende apenas 10% da população global.



Imagem 1: Grace Kelly no filme *Ladrão de Casaca*, de Alfred Hitchcock (1955)

De resto, de um ponto de vista psicológico, a locomoção automotiva engendra uma série de seqüelas negativas. Como adverte o antropólogo Edward Hall, os automóveis isolam o homem não só do meio ambiente, mas também do contato humano. O automobilismo advoga exclusivamente os tipos mais limitados de interação, usualmente competitiva, agressiva e destrutiva. Deste modo, para as pessoas voltarem a ter uma chance de se relacionarem umas com as outras, é necessário rever a opção cultural em prol do transporte particular.

Não resta nenhuma dúvida, o que temos diante de nós são desdobramentos merecedores de toda atenção principalmente em função do seu potencial de impactos já em futuro próximo. E tal percepção não ronda apenas o

cidadão comum: executivos de grandes empresas automobilísticas concluíram que o atual modelo rodoviarista está condenado, sendo necessário propor outras modalidades que garantam a mobilidade das pessoas.

Neste sentido, eis o que declarou David Berdish, especialista em desenvolvimento sustentável da Ford e um dos responsáveis pelo Programa Megacidades desta empresa, cujo objetivo é transformá-la em fornecedora de produtos e serviços voltados para a mobilidade urbana: *É razoável prever que, em cerca de 20 anos, o uso do carro particular será proibido em algumas megacidades. Nesses locais, possivelmente os únicos veículos permitidos serão os de transporte público, como táxis verdes ou ônibus híbridos. Estudamos soluções que integrem ônibus, táxis, o compartilhamento de carros e de bicicletas, áreas para pedestres e muitas outras coisas. Queremos descobrir como poderemos atender o cidadão que não tem dinheiro para comprar automóvel ou que, por viver numa cidade marcada pelo caos no trânsito, prefere não comprar um* (Revista Época, Maio de 2008).

Com este pano de fundo, não admira o sucesso crescente de iniciativas como o *Car Free Day*, isto é, *Dia sem Carro*. Quanto ao *Dia Mundial Sem Carro*, esta seria sua manifestação em nível global. Trata-se de um movimento de âmbito urbano com meta na revitalização das cidades, cujo trânsito caótico, infernal e embrutecido, não possui condições objetivas para manter sua expansão. Não por outra razão senão pelo simples fato de que o automóvel jamais poderá ser alçado ao *status* de transporte universal. *A única coisa que conseguiríamos ao propiciar a posse do carro para todos os humanos seria a socialização do congestionamento numa escala planetária.*



A conjuntura neste novo milênio impõe repensar radicalmente os deslocamentos humanos, o que na ótica da sustentabilidade implica em abrir espaço para os pedestres, construir ciclovias e efficientizar o transporte público. Mas não só. O gigantismo das metrópoles sugere que as pessoas devam repensar seu tráfego pelo tecido urbano, privilegiando a escala do bairro e da proximidade dos serviços, assim como a facilidade em alcançar seus postos de trabalho. Apenas deste modo os deslocamentos deixarão de ser um tormento para assumir o papel de subsídio seguro para os fluxos do cotidiano e da qualidade de vida.

Este movimento de cidadania global, iniciado em 1957 nos Países Baixos, ainda enfrenta é claro, muita incompreensão, em especial nos países seduzidos pela “civilização do automóvel”. No Brasil, basta recordar que uma Bicicleata organizada para descer para Santos em Dezembro de 2008, foi impedida pela concessionária da rodovia com uso de força policial e seus participantes, barrados como infratores. Isto apesar deste direito estar plenamente contemplado pelo artigo 58 do Código Brasileiro de Trânsito. O Ciclismo, no contexto nacional, ainda

enfrenta enormes dificuldades para garantir o mínimo de estrutura visando viabilizar um transporte cuja matriz é a propulsão humana. Decididamente, as administrações municipais pouco ou nada têm realizado nesta direção.

Ademais, engrossariam o time dos que se recusam a compreender a realidade do mundo atual: cidadãos motorizados avessos ao esforço físico; pessoas que de uma forma ou de outra entendem que o mundo existe para servi-los e diante do qual, nenhuma responsabilidade lhes cabe; empresas socialmente irresponsáveis que continuam a atuar como se estivessemos em meados do século XIX; cidadãos para os quais a carboneutralização não passaria de uma bobagem; indivíduos que abnegadamente se prendem a esquemas senhoriais do passado, em especial os supostamente rubricados pelo conforto; planejadores urbanos que teimam em manter uma opção irracional pelo rodoviarismo, duplicando ou triplicando vias de acesso esgotadas sem demora pela avalanche de carros novos licenciados para transitar na cidade.

Porém, é hora de colocarmos nossa imaginação a disposição de deslocamentos mais dignos e viáveis. O automóvel já gozou de momentos privilegiados na sociedade ocidental. É hora deste veículo, que tão apaixonadamente magnetizou as atenções do homem moderno, se retire dignamente do teatro urbano para ceder espaço para opções mais humanas, lógicas e eficientes.

E essencialmente, opções que retomem os humanos como medida de todas as coisas e a qualidade de vida nas cidades enquanto objetivo maior, repensando os deslocamentos na ótica de uma sociedade que se pretende moderna e contemporânea.

Aferição que exige coragem, determinação e engenhosidade para criar um novo modelo de mobilidade, em cujo centro está o cidadão e sua capacidade em apoiar medidas que aprimorem uma cidadania em harmonia com o Planeta.

Que assim seja!

TEXTOS CORRELATOS

Quanto à questão do tempo, temática para com a qual o automóvel possui vínculo umbilical, leia também do mesmo autor o texto *Tempo, Modernidade e Natureza*:
http://www.mw.pro.br/mw/mw.php?p=geog_tempo_modernidade_e_natureza&c=g

**AUTORIZADA A CITAÇÃO E/OU REPRODUÇÃO DESTE TEXTO,
 DESDE QUE MENCIONADA A REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA QUE SEGUE:**

WALDMAN, Maurício. *Dia Mundial Sem Carro* - reportagem eletrônica disponibilizada a partir de Setembro de 2009 no site Cultura Verde São Paulo (SP): 2009.

MAURÍCIO WALDMAN - INFORMAÇÕES PORMENORIZADAS

Home-Page Pessoal: www.mw.pro.br
 Biografia Wikipedia English: http://en.wikipedia.org/wiki/Mauricio_Waldman
 Currículo no CNPq - Plataforma Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3749636915642474>