

[resep nasi kuning](#) [resep ayam bakar](#) [resep puding coklat](#) [resep nasi goreng](#) [resep kue nastar](#) [rese](#)
[p bolu kukus](#)
[resep puding](#)
[brownies](#)
[resep brownies kukus](#)
[resep kue lapis](#)
[resep opor ayam](#)
[bumbu sate](#)
[kue bolu](#)
[cara membuat bakso](#)
[cara membuat es krim](#)
[resep rendang](#)
[resep pancake](#)
[resep ayam goreng](#)
[resep ikan bakar](#)
[cara membuat risoles](#)

2007 . Ano 4 . Edição 31 - 5/2/2007

Os engarrafamentos nas grandes cidades brasileiras não param de crescer, deixando atrás de si um rastro de prejuízos: tempo perdido, combustível desperdiçado, mais acidentes, aumento da poluição e do nível de estresse dos moradores. Para conter essa onda que ameaça paralisar as metrópoles, cada vez mais pesquisadores e gestores recomendam a taxaçoão do uso do carro particular em determinados horários e locais . A medida é extremamente impopular, mas já foi implantada com sucesso em Londres, Oslo e Cingapura.

Por Lia Vasconcelos, de Brasília

Circulam pelas ruas e estradas brasileiras, de acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), cerca de 45 milhões de veículos, entre eles automóveis, caminhões, motocicletas, tratores e ônibus . A região Sudeste concentra 23 milhões desses veículos, dos quais aproximadamente 5 milhões transitam nos 17 mil quilômetros de vias da cidade de São Paulo, o que equivale a um carro para cada dois habitantes s. A cada ponte, túnel, viaduto ou nova via inaugurada, surgem mais carros e mais congestionamentos, e o que parecia solução rapidamente se transforma em mais dor de cabeça. A necessidade de encontrar alternativas para diminuir os congestionamentos de trânsito nas cidades e aumentar a mobilidade das pessoas se tornou, nas últimas décadas, uma prioridade. O aumento do número de veículos, a insuficiência do espaço viário disponível, a baixa qualidade dos serviços de transporte público oferecidos e o crescimento desordenado das metrópoles contribuem para piorar o

funcionamento das cidades. Parece consenso, portanto, que sejam criadas formas para desestimular o uso excessivo do automóvel particular em benefício dos sistemas de transporte público coletivo de passageiros. Nesse debate, a idéia de implementar uma "taxa de congestionamento" ou um "pedágio urbano" nas cidades brasileiras, por mais impopular que seja à primeira vista, vem conquistando cada vez mais espaço e adeptos.



O grupo carioca Intrépida Trupe, que inovou a linguagem do circo no Brasil, concorre com artistas internacionais por patrocínio subsidiado pelo governo

Essa alternativa - a tarifação das vias saturadas nos horários mais críticos por meio de controle eletrônico - é uma tese debatida há muito tempo. Um dos obstáculos para sua implementação era a falta de tecnologia para identificar o veículo em movimento, dificuldade hoje já superada no Brasil. "A proposta não é taxar a propriedade do veículo. A idéia é taxar o uso inadequado do automóvel para desestimular sua circulação nos dias, horários e locais críticos das grandes cidades. Em várias cidades brasileiras, o uso do espaço viário para estacionamento já é cobrado. Um exemplo é a Zona Azul, em São Paulo, e em outras cidades brasileiras", explica Alexandre Gomide, diretor do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Se tecnicamente o problema já está resolvido - a identificação eletrônica do veículo para a cobrança do pedágio já é realidade em diversas rodovias brasileiras -, a impopularidade da medida parece ser o principal problema. "É uma solução difícil de ser implementada. A população vai pensar: vou ter de pagar mais uma taxa por um serviço mal prestado?", acredita Marco Antonio Ramos de Almeida, superintendente-geral da Associação Viva o Centro, que existe desde 1991 e tem como objetivo contribuir para o desenvolvimento da área central da cidade de São Paulo em seus aspectos urbanísticos, culturais, sociais e econômicos.

Opinião Levantamento feito em outubro de 2006 pelo Instituto Synovate Brasil, encomendado pela Associação Brasileira de Monitoramento e Controle Eletrônico de Trânsito (Abramcet), mostra que o pedágio urbano é avaliado de forma negativa por 43% dos brasileiros e 48% dos paulistanos mais especificamente. A pesquisa, realizada em oito capitais e no interior de São Paulo, aponta também que há alto índice de desconhecimento da população sobre o tema. Apenas 37% dos paulistanos, entre motoristas e pedestres, já haviam ouvido falar desse tipo de taxa ou pedágio. Os resultados constataam que 43% disseram não ver nenhum benefício nessa medida. Para 28%, um fator positivo seria a redução do fluxo veicular. E, entre os prejuízos citados, a elevação das despesas dos motoristas foi o escolhido por 58% dos entrevistados.

A opção preferencial pelo transporte individual não é novidade no Brasil. Para ter uma idéia, nos principais corredores urbanos de transporte, os automóveis ocupam 58% do espaço viário, mas carregam somente 20, 5% das pessoas. Já a situação dos ônibus é inversa: são o meio de deslocamento usado por 68, 7% dos passageiros, mas preenchem 24, 6% do asfalto das avenidas e ruas das cidades brasileiras. Proporcionalmente à quantidade de usuários que transportam, os carros ocupam 7, 9 vezes mais espaço que os coletivos. Os dados fazem parte de uma pesquisa da Confederação Nacional de Transporte (CNT), concluída em 2002, que avaliou a movimentação de veículos em 27 corredores urbanos de onze municípios - Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Salvador, Belém, Goiânia, Campinas e Juiz de Fora. O desequilíbrio é tão grande que ocorre até nas vias com faixas exclusivas para os coletivos, embora a vantagem do carro na ocupação do espaço, nesse caso, seja menor (de 8, 7 vezes em relação ao ônibus). Já em corredores sem nenhum tipo de prioridade ao transporte público e com poucos semáforos, a diferença chega a 10, 5 vezes.

"Se o modelo de circulação de automóveis não for revisto, vai tornar as cidades brasileiras inviáveis. O caos urbano inviabiliza a economia da cidade. Isso acontece, por exemplo, com as indústrias em São Paulo, que estão migrando para as cidades menores do entorno", afirma Ieda Maria de Oliveira Lima, consultora na área de transportes e ex-pesquisadora do Ipea. O estudo "Redução das deseconomias urbanas com a melhoria do transporte público", feito em 1998 pelo Ipea em parceria com a Associação Nacional de Transportes Urbanos (ANTP), indica a importância do investimento no transporte público. Foram analisadas dez cidades - Belo Horizonte, Brasília, Campinas, Curitiba, João Pessoa, Juiz de Fora, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo - com o objetivo de avaliar o impacto dos congestionamentos no acréscimo do consumo de combustíveis, do tempo gasto, das emissões de poluentes, do custo operacional e da frota de transportes coletivos e de ocupação, manutenção e controle do espaço viário. "Apesar de ter dez anos, a pesquisa é muito atual", acredita Lima.

Composição da frota brasileira (dez/2006)



Fonte: Denatran



Distribuição regional da frota brasileira (dez/2006)

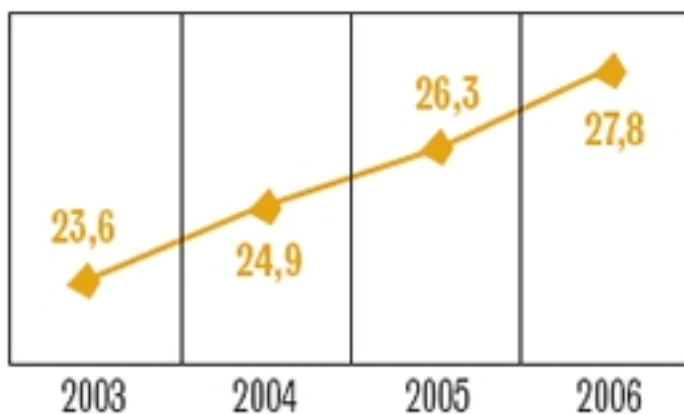


Fonte: Denatran



Evolução da frota brasileira de automóveis

(em milhões de veículos)



Evolução da frota brasileira de ônibus

(em milhões de veículos)

