

“O AUMENTO DA FROTA DE VEÍCULOS NO ESTADO DE SÃO PAULO E OS IMPACTOS NA ORDEM PÚBLICA E NO POLICIAMENTO OSTENSIVO”.

Érico Hammerschmidt Júnior¹

RESUMO: Este estudo buscou analisar o fenômeno do crescimento da frota de veículos no Estado de São Paulo e os impactos causados na Ordem Pública e no policiamento ostensivo. É um fenômeno atual e relevante que atinge todas as cidades do Estado e com mais ênfase nos municípios com população superior a quatrocentos mil habitantes. Pesquisas revelaram que a frota de veículo em quatro anos aumentou quatro vezes mais que o número de habitantes no Estado, sendo que a infra-estrutura viária, de saúde e de segurança praticamente permaneceu a mesma. Foram identificados impactos na tranquilidade pública, na salubridade pública e principalmente na segurança pública. Foi dimensionado o real crescimento da frota de veículos nos últimos dez anos e, por meio das técnicas de análise prospectiva, foram realizados estudos de possíveis cenários de crescimento para os próximos cinco anos. Os resultados obtidos sinalizaram que os cenários são conclusivos pelo aumento ainda maior da frota circulante nas cidades. A PMESP deverá se adaptar a essa nova dinâmica social e econômica para bem cumprir sua missão constitucional.

Palavras chaves: Crescimento da frota. Impactos na Ordem Pública e no policiamento. PMESP priorizar ações.

ABSTRACT: This work seeks the analysis of vehicles fleet growth in São Paulo state, and the impacts caused on the public order, and the ostensive policing. This is a current and relevant phenomenon that reaches all the cities in Sao Paulo state, with more emphasis in cities with a population of over four hundred thousand inhabitants. Some researchers have revealed that the vehicles fleet has increased four times more than the number of inhabitants in four years in the state; although road, health and security infrastructure has practically remained the same. Some impacts on public peace have been identified; as well on public health, and mainly on public security. The real vehicles fleet growth was calculated during the last ten years, through the techniques of prospective analysis; studies of possible growth sceneries were done for the next five years. The obtained results showed that the sceneries are conclusive due to the fact of the continuous growth of the moving fleet in cities. The PMESP will have to adapt to this new social economic dynamics in order to fulfill its constitutional mission.

Key words: Fleet growth. Impacts on the public order and the policing. PMESP prioritizes actions.

¹ Capitão de Polícia Militar. Graduação: Curso de Formação de Oficiais pela APMBB, Bacharel em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, possui vários cursos de especialização em policiamento. Contato: ericohj@polmil.sp.gov.br.

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos ocorreu um crescimento da população que vive nas cidades, o que aliado com o forte crescimento na frota de veículos em circulação tem provocado impactos na ordem pública e também na execução do policiamento ostensivo pela Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP).

Esse fenômeno do crescimento da frota de veículos em circulação nas cidades é atual e relevante, pois tem influenciado na qualidade de vida das pessoas e também no aumento da demanda operacional da PMESP e na eficiência do policiamento executado.

O aumento do trânsito tem provocado elevação no número de ocorrências policiais e impossibilitado atendimento rápido às vítimas e solicitantes, pois as intervenções policiais estão cada vez mais limitadas devido à dificuldade de mobilização das guarnições.

Apesar de a economia mundial estar em crise, no Brasil esse crescimento da frota de veículos em circulação tende a crescer devido às políticas governamentais de incentivo às indústrias automobilísticas, inclusive com isenção de impostos, e existir ainda uma demanda reprimida, principalmente das classes sociais menos favorecidas.

Emergiu então a necessidade de se dimensionar o real crescimento da frota de veículos no Estado de São Paulo nos últimos dez anos, identificar principais impactos gerados na ordem pública e no policiamento e por meio das técnicas de análise prospectiva, estabelecer futuros cenários para a possível adoção de medidas no presente, minimizando riscos que possam prejudicar ainda mais a qualidade dos serviços prestados pela PMESP.

1 EVOLUÇÃO DO CRESCIMENTO DA FROTA DE VEÍCULOS NO ESTADO DE SÃO PAULO.

O Estado de São Paulo é conhecido como o motor do Brasil, em razão de sua imensa população, que hoje ultrapassa a marca de 40 milhões de habitantes, e em razão de ser uma superpotência na indústria.

Também é um Estado possuidor de forte e competente sistema agropecuário, com uma ampla rede de comércio atacadista e varejista.

Sedia a maior bolsa de valores da América Latina e as principais empresas multinacionais e que atuam no mercado financeiro.

Tudo isso faz deste Estado o mais rico da Federação, local em que a economia cresce e norteia todo o rumo do país.

Natural, portanto, é um crescimento na população e também na frota de veículos em circulação.

Esse crescimento pode ser visualizado no gráfico abaixo, elaborado pelo autor com dados da Fundação Estadual de Análise de Dados (SEADE) e do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN).

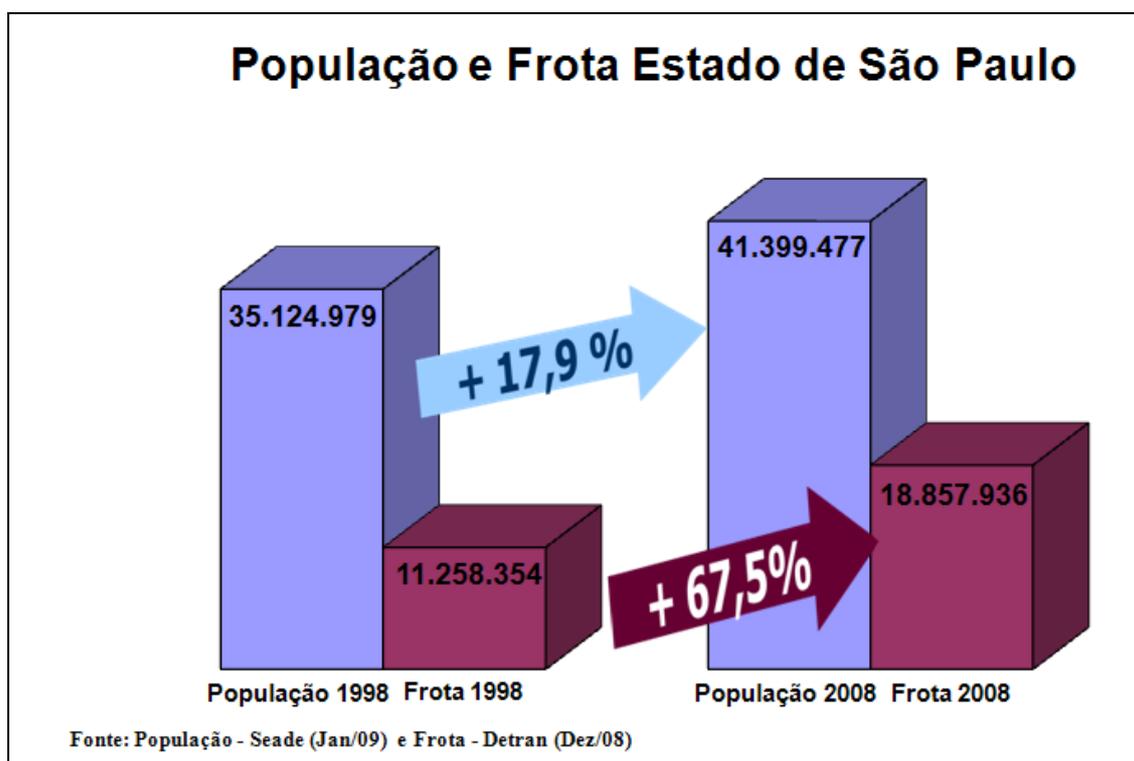


Gráfico 1: Comparação da evolução da população e da frota no Estado de São Paulo
 Fonte: O autor com dados do SEADE (2009)² e DETRAN (2008)³

Ao se analisar o gráfico acima se constatou que a população no Estado de São Paulo cresceu apenas 17,9% no período de 1998 a 2008, enquanto que a frota de veículos registrada no DETRAN cresceu 67,5%. Ou seja, a frota de veículos cresceu muito mais que a população do Estado.

É importante ressaltar que os dados são de todos os veículos registrados no DETRAN, não só automóveis, já se descontando as baixas de registros, como no caso de sinistros.

² Disponível em <http://www.seade.gov.br>, acessado em 23 jan2009.

³ Disponível em <http://www.detransp.gov.br>, acessado em 23 jan2009.

No gráfico seguinte visualiza-se de forma mais clara o crescimento da frota de veículos no Estado de São Paulo.

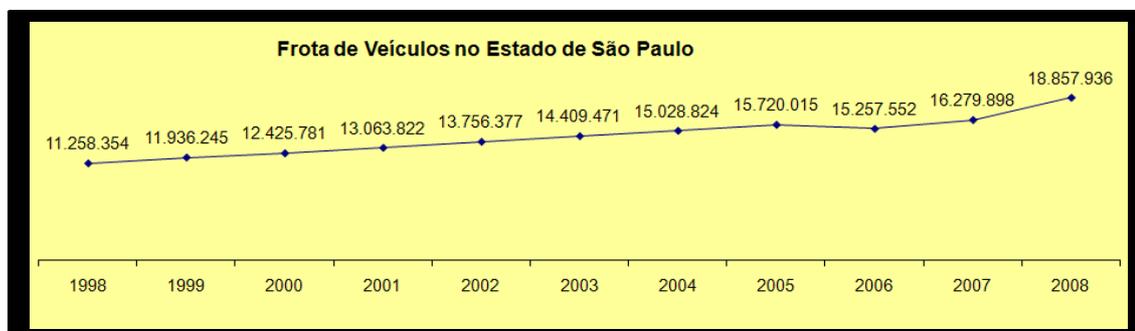


Gráfico 02: Frota de veículos no Estado de São Paulo
Fonte: O autor com dados do DETRAN (2008)

No gráfico está demonstrada a comparação entre o crescimento da frota de veículos registrados na capital e da frota registrada nas cidades do interior do Estado de São Paulo.

Verificou-se que o crescimento da frota é muito maior nas cidades do interior do Estado.

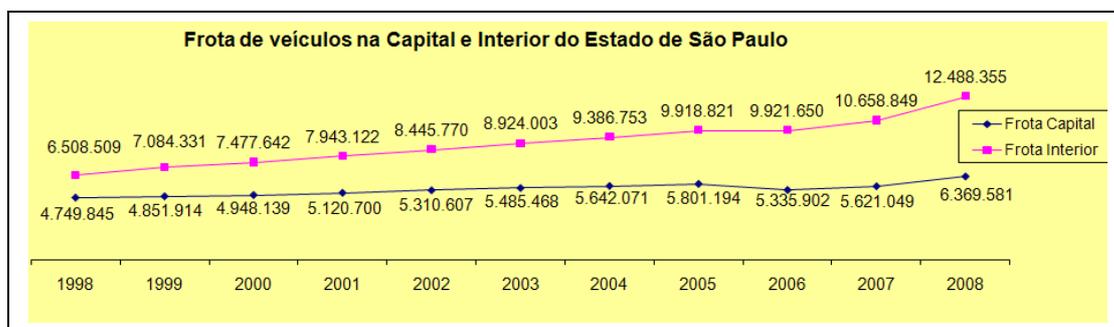


Gráfico 03: Comparação do crescimento da frota do interior em relação à da capital do Estado.
Fonte: O autor com dados do DETRAN (2008)

No gráfico número 04 está demonstrada a evolução do crescimento da frota de carros em comparação ao crescimento de motos no Estado de São Paulo.



Gráfico 04: Frota de carro e moto no Estado de São Paulo
Fonte: O autor com dados do DETRAN (2008)

Abaixo verifica-se a frota de carros e motos no interior do Estado de São Paulo.

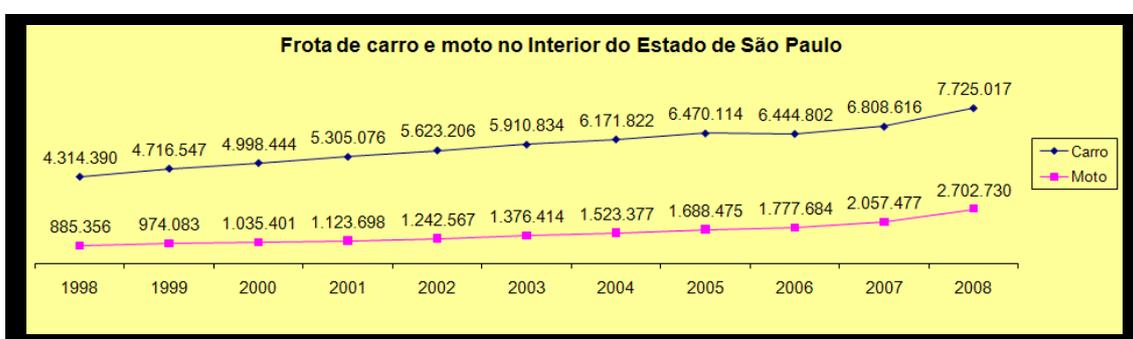


Gráfico 05: Frota de carro e moto no interior do Estado de São Paulo
Fonte: O autor com dados do DETRAN (2008)

No gráfico 06 verifica-se comparação entre a frota de carros registrados na capital e carros registrados no interior do Estado de São Paulo.

Percebe-se nitidamente que o crescimento no interior é mais expressivo que o crescimento na capital.

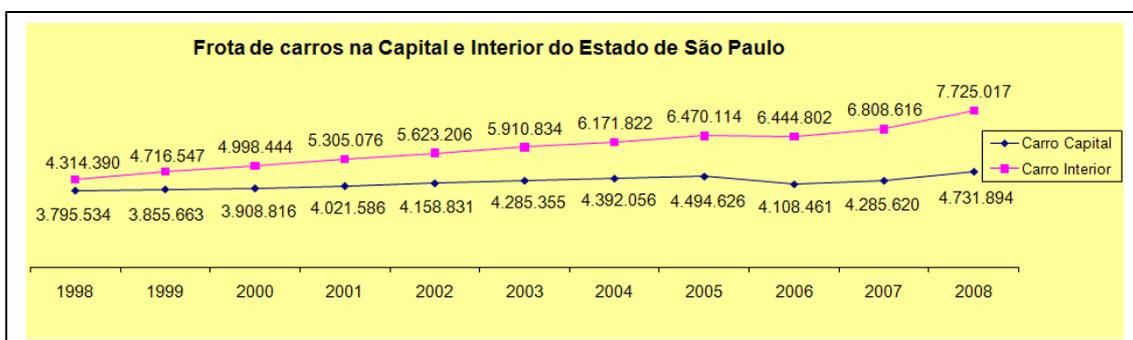


Gráfico 06: Comparação da frota de carros no interior e na capital do Estado.
Fonte: O autor com dados do DETRAN (2008)

Já no gráfico abaixo verificou se que o crescimento de motos no interior foi muito mais forte que na capital.



Gráfico 07: Evolução do crescimento de motos na capital e interior do Estado.
Fonte: O autor com dados do DETRAN (2008)

2 PRINCIPAIS IMPACTOS CAUSADOS NA ORDEM PÚBLICA.

Antes de analisar os principais impactos que são causados na ordem pública por causa do aumento de veículos em circulação é importante ressaltar um fenômeno que é de extrema relevância. Esse fenômeno é o crescimento da população nas cidades.

Para BARIFOUSE (2008)⁴ pela primeira vez na história do planeta a população urbana superou o número de habitantes do campo:

São mais de 3,3 bilhões de pessoas e isso só vai aumentar. Em 2030, serão quase 5 bilhões. Mas não é preciso olhar o futuro para saber que a infra-estrutura de transporte urbano atual não dará conta. O Brasil tinha, em 1995, uma população de 152 milhões de pessoas, sendo que cerca de 120 milhões (79%) moravam em áreas urbanas. A urbanização da população continua e estima-se que esta proporção deva passar dos 80% no ano 2000 e atingir 90% em 2010.

No Brasil, a população que vive em áreas urbanas já ultrapassou o percentual de 80% do total da população e deverá atingir 90% nos próximos vinte anos.

É o surgimento das metrópoles e megalópoles. Segundo afirmou ARRUDA (2007)⁵:

O advento relativamente recente das chamadas megalópoles, ou megacidades – São Paulo é a terceira maior megacidade do mundo - surpreende e assusta a um só tempo: jamais, em outra época da longa história humana, tantas pessoas conviveram em espaço contíguo e tão reduzido e esse fenômeno, de caráter globalizado, traz em si potencialidades para afetar a prosperidade e a estabilidade futuras do mundo inteiro. A esse adensamento, soma-se a vigorosa mobilidade populacional das

⁴ BARIFOUSE, Rafael. **Massas em trânsito**. Revista Época. Ed Globo, 2009, Ed 23, jan 09.

⁵ ARRUDA, Luiz Eduardo Pesce. **Mobilização de comunidades: os núcleos de ação local – Nal - como instrumentos de gestão do programa de policiamento comunitário**. Monografia do CSP Integrado do CAES. São Paulo, 2007, p.32.

megacidades, que se associa, essencialmente, a questões de natureza econômico-sociais.

Esse crescimento dos centros urbanos tem levado a uma acentuada queda da qualidade de vida e a um crescimento dos problemas sociais e dos desequilíbrios ambientais, agravados pelas mudanças estruturais recentes na dinâmica capitalista.

Problemas conjunturais estão cada vez mais acentuados, como por exemplo, uso do espaço urbano, oferta de alimentos, redução nos níveis de pobreza, criação de postos de trabalho, saneamento, educação, saúde, controle da poluição, recuperação ambiental, fontes de energia, violência urbana, proteção do patrimônio histórico e ambiental.

Some-se a isso a necessidade de deslocamento das pessoas e de cargas. É o fenômeno da mobilidade urbana.

Por causa da inexistência ou ineficiência da estrutura de transporte coletivo, cada vez mais as pessoas dependem de automóveis para seus deslocamentos diários.

As cidades têm de lidar com um número cada vez maior de veículos.

Para BIAVATI e MARTINS (2007)⁶ o mundo já caminha para ter 1 bilhão de veículos e as pessoas precisam olhar para a cidade em que vivem: “ela é uma estrutura física que abriga os encontros e os relacionamentos de seus habitantes, determinando nossos deslocamentos e a qualidade de vida dos cidadãos.”

As cidades tendem a crescer e também os problemas comuns a qualquer aglomeração urbana.

Com o crescimento cada vez maior do número de veículos em circulação também crescerão os problemas que impactam a convivência entre as pessoas.

A seguir serão analisados os principais impactos na ordem pública, causados pelo aumento no número de veículos em circulação, que o autor conseguiu identificar nas pesquisas.

⁶ BIAVATI, Eduardo e MARTINS, Heloisa. **Rota de colisão: a cidade, o trânsito e você**. São Paulo, Berlendis & Vertecchia Editores, 2007.

2.1 ACIDENTES DE TRÂNSITO

É o impacto mais relevante, pois atinge diretamente a vida ou integridade física das pessoas.

Os acidentes de trânsito representam uma das principais causas externas de morte no país. Só não ultrapassam os homicídios.

De acordo com a publicação Saúde Brasil 2007, divulgada pelo Ministério da Saúde, 35.155 pessoas morreram em 2006 pela violência no trânsito⁷.

Para Jayro Rodrigues(2009)⁸ os problemas com acidentes de trânsito não são atuais:

Embora os anos passem, algumas notícias do século passado são as mesmas de hoje. Folheando uma edição da revista O Cruzeiro, publicada em 1958, tá lá na capa: “Trânsito no Brasil mata mais que doenças cardíacas.”

O Ministro das Cidades, Márcio Fortes, durante Seminário de Responsabilidade no Trânsito da cidade do Rio de Janeiro, realizado em 13 de outubro de 2008, declarou que o Brasil perde 28 bilhões por ano com gastos relativos a acidentes de trânsito. São trinta e cinco mil mortes anuais.⁹

Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e do Ministério da Saúde, citados por LIMA (2008)¹⁰ os mais de 300.000 acidentes de trânsito por ano no Brasil matam pelo menos 35.000 pessoas. O Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) estima o custo anual com acidentes de trânsito em R\$ 28 bilhões.

Um fenômeno a considerar é que o trânsito evolui muito rápido. Exemplo disso é o crescimento imprevisto e vertiginoso da frota de motocicletas nas cidades brasileiras.

Para Dirceu Rodrigues Alves Júnior, diretor do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), “a cada dia, 25 motociclistas sofrem acidentes graves na Grande São Paulo. De cinco a sete morrem na hora e a maioria morre durante a internação ou no tratamento hospitalar”¹¹.

Dados da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET)¹² demonstram que a motocicleta é um veículo inseguro, gerando vítimas graves em 71% dos acidentes,

⁷ Disponível em <<http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2008/11/06/materia.2008-11-06.2680548285/view>> acessado em 07 nov. 08.

⁸ Disponível em <http://www.dm.com.br/impresso/7795/opiniaio/66612,o_diabo_e_sua_corte>, acessado em 12 mar. 09.

⁹ Matéria publicada no Jornal do Trânsito, edição 336, ano II, 05 a 18 nov 2008, pg 10.

¹⁰ LIMA, Francine e etc. **Um avião a cada dois dias**. Revista Época, São Paulo, Ed de 24 set 07, pg 57.

¹¹ Disponível em <http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2008/11/25/materia.2008-11-25.3806664143/view> acessado em 23 jan09.

¹² Disponível em <HTTP://www.cetsp.com.br>, acessado em 18 out 08.

enquanto que para os automóveis este percentual é de apenas 7%. Hoje os acidentes com motoqueiros correspondem a 25% das mortes no trânsito na cidade de São Paulo.

Segundo o pesquisador Mauri Panitz, da Pontifícia Universidade Católica (PUC) do Rio Grande do Sul, citado por LIMA (2008)¹³, o número real de mortos no trânsito pode ser três vezes maior que os 35 mil oficiais. Segundo ele “vive-se uma guerra invisível que ninguém nota. A violência no trânsito tem conseqüências muito piores do que se imagina”

2.2 POLUIÇÃO

Impacto também grave é a questão ambiental, pois o aumento da frota gera poluição do ar e também sonora.

O aumento da frota veicular vem ocupando o lugar das indústrias como principal fonte de contaminação atmosférica.

As emissões decorrentes da utilização de combustíveis fósseis pelos veículos automotores circulantes, incluindo automóveis, ônibus e caminhões, são responsáveis por cerca de 90% dos gases e 40% do material particulado lançado diariamente na atmosfera da cidade de São Paulo, segundo a Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (CETESB) citada por Giuliana Reginatto ¹⁴.

É difícil respirar na segunda cidade mais poluída da América Latina, onde 1,8 mil toneladas de monóxido de carbono são despejadas diariamente no ar.

REGINATTO (2008) publicou ainda afirmação do médico epidemiologista Luiz Alberto Amador Pereira constando que os “mecanismos de defesa do epitélio respiratório são afetados por agentes químicos, deixando a região mais suscetível a inflamações e infecções. Mais de 90% dessa poluição é gerada pelo trânsito”.

Essa poluição do ar gera mal estar, irritação nos olhos, garganta e pele, dor de cabeça, enjôo, bronquite, asma e câncer de pulmão.

Estudos do Instituto de Climatologia da Universidade de São Paulo (USP) mostram que o nível de monóxido de carbono vai aumentar 56,7% até 2020 se nada for feito pelo poder

¹³ LIMA, Francine e etc. **Um avião a cada dois dias**. Revista Época, São Paulo, Ed de 24 set 07, pg 58.

¹⁴ REGINATTO, Giuliana. **Estudos mostram os males do trânsito intenso para a saúde humana**. Publicado no sítio <www.agenciaestado.com.br> em 06nov08, acessado em 22 dez08.

público. Mesmo com a adoção de medidas como a inspeção veicular, os níveis de poluição devem subir até 31%. "Essa ação está longe de resolver o problema, mas é fundamental", afirmou Paulo Saldiva, médico e pesquisador do Laboratório de Poluição da USP.

O IBOPE¹⁵ em pesquisa recente revelou que:

- 94% da população residente em São Paulo consideraram a poluição do ar como um problema muito grave ou grave;
- Considerando os diferentes tipos de poluição existentes, 80% da população consideraram como sendo a poluição do ar a mais grave;
- São Paulo é a 6ª cidade mais poluída do mundo;
- Em média, o paulistano perde um ano e meio de vida por causa da poluição;
- 3.000 pessoas morrem ao ano na cidade de São Paulo por causa da poluição provocada pelo enxofre do diesel;
- 100 pessoas andando 10 Km de carro por dia produzem 75 toneladas de gás carbônico por ano;
- 8 pessoas morrem por dia na cidade de São Paulo por causa da poluição;
- A gasolina comercializada no Brasil é uma das piores do mundo, poluindo cerca de 40% mais que os outros países;

Outros dados da CETESB¹⁶ relatam que em São Paulo, 70% de seus habitantes estão sujeitos a níveis de ruído ainda mais insuportáveis, acima de 80 decibéis. "Esse barulho causa stress, dores de cabeça, surdez e doenças cardíacas. Quem permanecer em lugares de grande poluição sonora por muito tempo terá problemas auditivos", garante Daniel Schmidt, gerente de Fiscalização de Veículos da CETESB.

Para ele os veículos automotores são a mais evidente causa de poluição sonora.

2.3 DISPUTA POR ESPAÇO URBANO

¹⁵ IBOPE. **Pesquisa sobre Qualidade de Vida em São Paulo**. Nossa São Paulo, jan 09. Disponível em WWW.nossasaopaulo.org.br. Acessado em 13 mar09.

¹⁶ Disponível em <<http://WWW.btdt.bczm.ufrn.br>>, acessado em 20 out 08.

Convém ressaltar que houve aumento da população no mundo todo. Para se ter uma idéia, um pouco antes da 1ª Guerra Mundial, a população global era cerca de dois bilhões de pessoas. Hoje, cem anos depois, estima-se que esteja em torno de seis bilhões de pessoas.

No Brasil, o fenômeno não foi diferente. A título de exemplo, para quem se recorda, quando da conquista da Copa do Mundo de Futebol, em 1970, uma música composta para o evento, e que fez muito sucesso, iniciava dizendo: “Noventa milhões em ação, prá frente Brasil, salve a seleção...”.

Pois bem, hoje, trinta e nove anos depois, a nossa população está em torno de cento e noventa milhões de pessoas e com uma agravante: dos 80% que viviam no campo, restam somente 20%, invertendo-se a proporção que havia na época. Esta grande parcela da população rural passou a ocupar de forma extremamente desordenada e precária as periferias das grandes cidades, gerando inúmeros problemas.

As cidades ainda estão crescendo e há uma corrida das pessoas para os grandes centros urbanos.

Um dos problemas dessa acelerada urbanização é a disputa por espaço urbano, que é também muito agravado com a elevação no número de veículos em circulação nas cidades.

A infra-estrutura das cidades não tem acompanhado o crescimento populacional e também do trânsito de veículos, cuja administração tornou-se um imenso desafio.

Hoje nas cidades médias e grandes deflagrou-se uma disputa pelos espaços do sistema viário, provocando conflitos constantes entre motoristas e pedestres.

OLIVEIRA (2008)¹⁷ afirmou que os pedestres entram em guerra com os motoristas nas ruas de São Paulo na briga por espaço e utilização das faixas de pedestres: “O desrespeito é grande e a invasão das faixas de pedestres pelos motoristas dificulta a vida de quem anda a pé na cidade de São Paulo”.

Estudo do urbanista Cândido Malta Campos Filho, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, prevê um colapso no trânsito em 2012, no qual a cidade vai parar devido ao crescente número de veículos e à falta de espaço nas ruas e avenidas.¹⁸

Outro problema grave é que as calçadas estão sendo invadidas por veículos ou comerciantes, impedindo a passagem das pessoas. É uma infração às leis de trânsito e mais do

¹⁷ OLIVEIRA, Joás Ferreira de. **Quando pedestres e motoristas terão convivência pacífica?** Jornal do Trânsito. Ed 342, ano XII. P. 14.

¹⁸ Disponível em [HTTP://www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br), acessado em 16 dez 08.

que isso um desrespeito aos pedestres. No caso é responsabilidade dos municípios a fiscalização.

Outro problema identificado é que os motoristas de veículos reclamam e se irritam com os catadores de material que pode ser reciclado, já que atrapalham a circulação de seus veículos. Os catadores utilizam carrinhos ou mesmo carroças e trafegam nas ruas e avenidas próximo às calçadas e logicamente ocupam espaço na via. É a guerra por espaço para circulação.

Os pedestres muitas vezes também são vistos e tratados como um estorvo para a circulação dos carros.

Condutores de veículos desrespeitam sistematicamente o espaço reservado aos pedestres na área central das cidades, a situação fica ainda mais complicada para aqueles que são obrigados a passar pela rua, devido à falta de espaço nas calçadas, invadidas pelos carros.

2.4 DIFICULDADE DE MOBILIDADE

VARGAS e SIDIOTTI¹⁹ conceituam mobilidade urbana como a capacidade de deslocamento das pessoas e bens no espaço urbano para realização de suas atividades cotidianas (trabalho, lazer, abastecimento, cultura, saúde, educação e recreação), em um tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro.

Para os referidos autores os indivíduos podem utilizar qualquer tipo de veículo ou apenas caminhar. Acrescentam ainda que:

Pensar em mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os fluxos na cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas ao que a cidade oferece, de modo mais eficiente em termos socioeconômicos e ambientais.

Entretanto, mesmo em países com meios de transportes de alta tecnologia, em cidades como Tóquio, Londres e Estocolmo, a lentidão dos deslocamentos apresenta-se cada vez mais crítica.

O que existe é um descompasso entre a inércia das estruturas físicas na cidade e a dinâmica demográfica. Os serviços públicos de educação, saúde e lazer, foram ou são criados tendo em vista uma demanda residencial local, em um determinado momento, cenário este que em período de anos, pode se alterar significativamente.

¹⁹ VARGAS, Helena Comin e SIDIOTTI, Telas de Cristiano. **Mobilidade urbana**. Revista URBS, número 47. Ed LDC, Cotia, São Paulo, jul ago e set 08. p. 8.

Some-se a isso o culto ao rei automóvel, que não é apenas um meio de transporte, mas um símbolo de *status*, poder e sucesso, carinhosamente transmitido de pai para filho desde a mais tenra idade.

Como o acesso ao automóvel foi ainda mais difundido nas últimas décadas, mais pessoas, de mais classes sociais possuem carros.

O problema do trânsito é inerente ao processo de produção do espaço da cidade. Não pode haver cidade muito menos metrópole, sem que tenha o problema dos congestionamentos. Quanto mais adensamento, mais necessidade de mobilidade, menos espaço, portanto mais congestionamentos.

No processo de urbanização das cidades no Brasil priorizou-se o transporte individual, disseminado nos Estados Unidos ao longo do século XX. Mas para essa urbanização pressupõem-se baixas densidades e uma estrutura viária extremamente desenvolvida, desembocando, mesmo assim em graves problemas de tráfego a partir de determinada dimensão urbana.

Ao se priorizar o automóvel e postergada a implantação e ampliação do metrô, ao mesmo tempo em que alcançava o posto de principal metrópole sul-americana, São Paulo vê-se hoje em situação extremamente desfavorável em termos de circulação.

No dia 09 de maio de 2008 São Paulo enfrentou o maior congestionamento de sua história. O índice de lentidão chegou a 266 km, atingindo 31,4% dos 836 km de vias monitoradas pela CET. Nesse dia foi quebrado o recorde de 1996, quando foi registrada a marca de 242 km de morosidade.

O Prof. Marcos Cintra em seu livro “Os Riscos de São Paulo” impressionou ao divulgar a tabela abaixo, totalizando os prejuízos com os congestionamentos em São Paulo:

Ano	Custo oportunidade	Custo pecuniário (1)	Prejuízo
2000	6.991.996.050	4.171.828.070	11.163.824.120
2004	14.076.392.149	5.303623.799	19.380.015.948
2008	26.634.269.801	6.518.159.464	33.152.429.265

1. *Gastos adicionais com combustíveis, poluição e transporte de carga em função da queda da velocidade.*

Tabela 1: Prejuízos com os congestionamentos em São Paulo

Fonte: Marcos Cintra (2008)²⁰.

²⁰ CINTRA, Marcos. **Os Riscos de São Paulo**. Ed CPV, São Paulo, 2008, p. 31.

A movimentação adequada de pessoas e cargas é condição básica de qualquer economia que busca o crescimento sustentado.

Sem a livre circulação de mercadorias a indústria não produz, o comércio não vende, e sem a circulação de pessoas não é possível trabalhar e consumir produtos e serviços. A mobilidade é fator estratégico de sobrevivência de qualquer sociedade.

Segundo Paulo Resende, professor de logística da Fundação Dom Cabral, os congestionamentos na cidade de São Paulo estão crescendo em torno de 15 % ao ano.

O conceito de trânsito tem como base o conflito. "É uma disputa de espaço entre o pedestre, o ciclista, o carro de passeio, o transporte coletivo, o veículo de carga". "A cidade é dinâmica, é um ser vivo. Por isso, o planejamento vai mudando e as ações custam mais tempo para serem implementadas".

Segundo o IBOPE²¹:

- A média de todos os deslocamentos diários na cidade de São Paulo é de 2h e 30m com base setembro de 2008;
- A situação do trânsito na cidade de São Paulo para 70% da população pesquisada é ruim ou péssima;
- 54% são favoráveis ao rodízio de dois dias, ou seja, aumento do rodízio de carros para dois dias;
- 74% são contra a implantação do pedágio urbano, ou seja, cobrar uma taxa para entrar e circular de carro no centro expandido de São Paulo;
- 94% são favoráveis a construção e ampliação de ciclovias;
- 84% são favoráveis ao rodízio de caminhões;
- 74% são favoráveis ao programa de carona solidária;
- O trânsito, assinalado por 15% das pessoas pesquisadas, é segunda área mais problemática de São Paulo, perdendo no *ranking* apenas para a saúde, assinalada por 23% das pessoas.

²¹ IBOPE. **Pesquisa sobre Qualidade de Vida em São Paulo**. Nossa São Paulo. Jan 2009. Disponível em WWW.nossasaopaulo.org.br. Acessado em 13 mar09

O professor Mário Ângelo dá a dica. "Peça carona, faça revezamento de motorista com pessoas do seu trabalho. Mude para perto da empresa, ande mais a pé. O problema não é ter carro. É usá-lo todos os dias". Para Antônio Gaspar:²²

São Paulo é uma cidade insustentável. Os prejuízos provocados por problemas de mobilidade urbana são estimados em R\$ 31 bilhões por ano. O tempo gasto em congestionamentos (custo de oportunidade) responde por R\$ 27 bilhões e as perdas por acidentes e queima de combustível, R\$ 4 bilhões. Só com a poluição, o prejuízo é calculado em R\$ 100 milhões. Para reverter esse processo, é preciso mudar a forma de gerenciar a cidade.

Segundo Washington Novaes²³ os proprietários de transportadoras se queixam de que haverá um encarecimento médio de 13% no custo das cargas:

É possível que assim seja. Mas não há alternativas: ou pagam os usuários dos produtos transportados, ou paga toda a sociedade, inclusive as pessoas que não os consomem, ou nada se faz e a questão se agrava. Tem razão o prefeito quando diz (Estado, 7/5) que é 'um ônus necessário' e que 'a cidade não suporta mais o trânsito', já que, segundo as pesquisas, os cidadãos perdem em média 109 minutos por dia para se deslocar. E isso significa, em termos de horas de trabalho perdidas, entre R\$ 27 bilhões e R\$ 30 bilhões por ano, segundo cálculos dos professores Marcos Cintra e Adriano Murgel Branco. Não por acaso, as mesmas pesquisas dizem que 56% dos paulistanos são a favor de ampliar o rodízio de veículos. Os congestionamentos agora começam dentro da garagem dos edifícios, dos *shopping centers*, dos conglomerados de escritórios.

Conforme levantamento da Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (ARTESP), em trechos de rodovias nas proximidades de grandes cidades, se formam numerosos pontos de congestionamentos. Muitos reproduzem cenários tipicamente paulistanos, como os que se vêem nas vésperas de feriados na Avenida dos Bandeirantes e nas marginais.

2.5 IMPACTOS NA EXECUÇÃO DO POLICIAMENTO OSTENSIVO

O aumento de veículos em circulação tem provocado impactos na execução do policiamento ostensivo.

No Centro de Operações da Polícia Militar (COPOM) foram relatados como principais impactos no policiamento:

- Dificuldade de mobilidade das guarnições;
- Atraso no atendimento das ocorrências;

²² GASPAR, Antônio. **Perda com trânsito chega a R\$ 31 bi em SP**. Publicado em 12 nov 08, no sítio WWW.terra.com.br/noticias acessado em 22 dez 08.

²³ NOVAES, Washington. **Espaço dos veículos afinal em questão**. Publicado em 25 mai 08 no sítio <WWW.ecourbana.wordpress.com>, acessado em 10 jan 09.

- Período de reposta ao chamado do telefone 190 muitas vezes chega a mais de quarenta minutos, apesar da boa vontade dos patrulheiros e supervisores;
- Ocorrências estão ficando em pendência;

Outra consequência que foi identificada nas pesquisas é o aumento da demanda operacional, ou seja, aumento no número de ocorrências registradas. O sistema de atendimento do telefone de emergência 190 atende em média 35 mil ligações por dia, gerando em 5 mil despachos de viaturas, número este que está aumentando em torno de 10% ao ano.

Isso decorre do maior número de pessoas em circulação e também da maior facilidade em efetuar as ligações através dos celulares, cada vez mais acessíveis.

O que poderia melhorar essa situação seria aumentar o número de viaturas disponíveis para o atendimento de ocorrências originadas pelo telefone 190, ou ainda permitir que as guarnições de viaturas de outros programas de policiamento também passem a atender as ocorrências policiais.

Com o aumento da demanda, mais guarnições permanecem empenhadas e com isso aumenta-se o tempo de resposta e até muitas ocorrências ficam com atendimento em pendência. Isso ocorre principalmente no período entre às 16:00h e 22:00h.

Com o trânsito lento alguns tipos de delitos começaram a surgir, como por exemplo, os roubos e furtos praticados quando os veículos estão parados ou trafegando de forma lenta nos congestionamentos.

Geralmente esses crimes são praticados nos semáforos, nos cruzamentos de vias ou mesmo em locais em que os motoristas tende a diminuir a velocidade dos veículos. Os autores são adolescentes que aproveitam a fragilidade ou impossibilidade de reação das vítimas. Utilizam-se do elemento surpresa e atuam em grupo, facilitando fuga e dificultando reconhecimento.

Os criminosos escolhem os veículos com apenas uma pessoa, de preferência mulheres ou idosos, verificam se nos bancos dos carros existem bolsas, maletas ou embrulhos. Em seguida eles se aproximam, quebram o vidro da porta do carro e com uma das mãos, de forma rápida, subtraem os objetos e saem correndo em meio aos veículos, dificultando resistência ou ação por parte das vítimas.

Os autores, antes da ação criminosa, se certificam da ausência de policiamento por perto.

Quando o trânsito está rápido não há como os criminosos praticarem os delitos, mas quando o trânsito pára, aí começam a aparecer as vítimas desses crimes.

Também foram identificadas novas formas de atuação, como por exemplo, as gangues das batidas, em que os criminosos dolosamente provocam acidente de trânsito somente para assaltarem as pessoas do veículo escolhido.

É comum a notícia de que no Rio de Janeiro criminosos chegam ao ponto de pararem o trânsito, fazendo *blitz* falsa, e saem roubando todas as pessoas que estão nos veículos. É o arrastão de túnel ou de avenidas.

Em matéria jornalística exibida no dia 14 de novembro de 2008, no Jornal Nacional da Rede Globo, foi noticiado que quadrilhas formadas por até vinte indivíduos, aproveitam da lentidão do trânsito para furtarem cargas de caminhões e de furgões que trafegam nas proximidades do Parque Dom Pedro no centro da cidade de São Paulo. Os motoristas muitas vezes, irritados com o trânsito, nem percebem que as cargas estão sendo subtraídas por essas quadrilhas.

Também estão sendo utilizadas motocicletas na prática dos crimes, por ser um veículo de fácil aquisição, muito flexível e rápido, fácil de esconder e que auxilia nas fugas. Outro item que tem favorecido os criminosos é o uso do capacete, que não permite fácil reconhecimento.

Um fenômeno social que tem se agravado é a aglomeração de crianças, mendigos e comerciantes ambulantes nos cruzamentos e ao longo das vias, atraídos pela grande movimentação de veículos que trafegam em baixa velocidade.

Também se aproveitam do trânsito lento as pessoas que trabalham com propaganda, seja entregando folhetos ou mesmo segurando placas e faixas.

Com isso as pessoas nos congestionamentos têm uma redução na sensação de segurança, ligam mais para os órgãos policiais e aquecem o mercado da blindagem e rastreamento veículos.

Relatório divulgado pela Organização das Nações Unidas (ONU) mostra que 70% dos brasileiros se sentem inseguros ao voltar para casa à noite. Por causa disso, a frota de carros blindados no país chega hoje a 35 mil veículos²⁴.

²⁴ Disponível em <<http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/node/107>>, acessado em 19 jan 09.

Um fenômeno crescente é a moda da realização de manifestações nas rodovias e vias públicas, provocando a paralisação no fluxo de veículos e causando sérios transtornos aos motoristas e passageiros.

Outro impacto é o aumento de ocorrências no interior de coletivos, geralmente furtos e roubos. São as modalidades criminosas mais registradas nas delegacias próximas dos terminais de ônibus e de trens. Neste caso há um fator preocupante que é a tendência das vítimas em não registrar ocorrências, perdendo-se dados que melhor comprovariam cientificamente esse fenômeno.

Com a facilidade de crédito e o incentivo por parte do governo as vendas de motocicletas aumentaram consideravelmente e com o trânsito cada vez mais caótico, surgiram os motoboys e até moto-táxi, estes mais comuns no interior do Estado.

Os acidentes de trânsito têm aumentado exigindo cada vez mais a atuação por parte dos órgãos policiais. É importante ressaltar que enquanto uma guarnição de policiais militares está realizando um atendimento de ocorrência, ela está deixando de realizar policiamento ostensivo preventivo.

Outra constatação é o aumento de ocorrências de perturbação ao sossego público, por causa de jovens que trafegam com motos e veículos com som elevado.

Em relação ao futuro, as vendas de veículos tende a continuar crescendo e isso deve congestionar as cidades.

Certamente as pessoas procurarão fugir dos congestionamentos e passarão a utilizar veículos alternativos, como já vem ocorrendo com as motocicletas, vistas como meio de transporte rápido, eficiente e de baixo custo.

Também por causa dos congestionamentos as pessoas utilizarão mais os meios de transporte coletivo de forma a estacionarem seus veículos particulares próximos das estações, o que poderá aumentar os índices de furtos e roubos. Por causa da aglomeração de pessoas nas proximidades das estações é importante que sejam constados nos Planos de Policiamento Inteligente (PPI) das Unidades Operacionais o policiamento nessas localidades.

Haverá proliferação de estacionamentos em torno das estações de metrô, de trens e de terminais de ônibus. O INFOCRIM aponta que na cidade de São Paulo, no 1º quadrimestre

de 2008, foram registrados 167 roubos de veículos que estavam em estacionamentos. Sabe-se que esta modalidade de crime poderá aumentar, pois:

- Há certa facilidade de praticar o crime, pois nos estacionamentos existem apenas um ou dois manobristas trabalhando, permitindo a ação dos criminosos armados sem que ocorra resistência;
- No local há variedade de automóveis dando possibilidade de escolha ao marginal sobre quais veículos subtrair;
- É um crime praticado em local fechado, com pouco ou nenhum movimento, permitindo a ação criminosa sem a presença de testemunhas, sem resistência e com facilidade de fuga.

Com mais pessoas utilizando os transportes coletivos poderão aumentar ainda mais os crimes de roubo e furto durante os deslocamentos.

Com maior fluxo de passageiros haverá maior movimentação financeira nas bilheterias, o que poderá passar a ser alvo de criminosos roubadores.

Com a expansão do RODOANEL poderá ocorrer uma maior incidência de crimes de roubo de carga na grande São Paulo, em especial nas proximidades dessa via.

O trânsito que aumenta a irritabilidade dos motoristas poderá fazer crescer ainda mais o estresse dos usuários da via e com isso gerar aumento nos crimes de lesão corporal, injúria, calúnia, difamação, rixa e até homicídios.

Outro impacto na ordem pública que tende a aumentar é a grande procura por transporte coletivo, lotando as linhas do metrô, bem como os ônibus. Esses meios de transporte não atendem a demanda e com isso surgem os transportes através de Van e Kombi, vulgarmente chamados de transporte clandestino. Um exemplo dessa elevação na procura por transporte coletivo verifica-se no metrô de São Paulo, que diariamente transporta 3 milhões de pessoas.

Outro fenômeno que está alterando as características das cidades é o aumento de negócios imobiliários nas proximidades dos locais de acesso ao transporte coletivo, como, por exemplo, nas proximidades das estações do metrô em São Paulo.

Nota-se também o aumento nos bolsões de estacionamentos dos veículos nas proximidades das estações que dão acesso ao transporte coletivo, sejam próximos dos terminais de ônibus, seja de trens ou de metrô. As pessoas vão de carro até esses acessos, estacionam seus veículos e prosseguem na viagem. Nos centros das cidades é quase impossível encontrar um local para estacionar e com isso surgem os estacionamentos que cobram caro. Estacionamentos esses que agora começam a ser verticais. No futuro vislumbra-se que os estacionamentos sejam subterrâneos como em outros países.

É necessária uma atuação mais presente dos órgãos policiais nas proximidades das estações que dão acesso ao transporte coletivo, visando minimizar as ocorrências.

Um aspecto importante a ressaltar é que houve queda no número de furtos e roubos de veículos nos últimos dez anos, apesar de a frota de veículos ter crescido 67,5% no mesmo período, segundo dados coletados na Secretaria de Estado da Segurança Pública de São Paulo (SSP/SP).

Os roubos de carga passaram a ser mensurados pela SSP/SP a contar de 2005 e apresentam leve tendência de crescimento.

3 ESTUDO DE CASO: SÃO PAULO

São Paulo é a 3ª maior cidade do Planeta, com inúmeros problemas originados pelo fenômeno da urbanização acelerada, formadora das impressionantes concentrações demográficas.

É a maior cidade da América do Sul e possui 17.200 km de vias.

A região metropolitana de São Paulo é quinta maior do mundo, perdendo apenas para a Região Metropolitana de Mumbai (Índia), Cidade do México (México), Nova York (EUA) todas com 19 milhões de habitantes e Tóquio (Japão) que tem 35 milhões de habitantes.

Mas como toda metrópole, São Paulo acometida pela sua envergadura, não se sobressai a nenhuma outra capital mundial no que diz respeito a problemas oriundos de seu expansivo crescimento, principalmente no que tange aos aspectos urbanos e que é de interesse de toda a sua população.

Em razão de seu crescimento populacional desenfreado pela ampla ocupação territorial, aliada a aspectos de falta de uma infra-estrutura condizente com a sua proporção, somada a falta de verbas públicas direcionadas a aspectos urbanísticos, torna São Paulo a

capital dos grandes engarrafamentos, dos congestionamentos que alcançam níveis alarmantes onde o mais prejudicado é a população desta metrópole.

Segundo OLIVEIRA²⁵ o caos em São Paulo se deve a seguinte receita: “pegue uma área de 1,5 milhão de metros quadrados e adicione 10,9 milhões de pessoas vivendo em condições desiguais. Depois distribua 6,3 milhões de carros.”

São Paulo hoje aquecido economicamente em razão de uma economia estável, diferentemente de outros períodos onde os índices inflacionários faziam com que o poder de compra do trabalhador fosse consumido por ela, vê aspectos diferentes, onde o resultado desta nova época é convertido em um mercado que alcança resultados mais que satisfatórios, surtindo efeitos no comércio em geral principalmente no ramo das indústrias automotivas.

As indústrias automotivas vêm comemorando em 2008 índices históricos na venda de veículos em São Paulo, o que pode ser notado no dia a dia do paulistano.

Segundo o arquiteto Candido Malta com a continuidade do acréscimo de veículos nas ruas da cidade, com a atual malha viária, o trânsito chegaria a 500 km de lentidão em poucos anos e literalmente pararia em 2015.

CINTRA (2008)²⁶ afirmou que a cidade cujo Produto Interno Bruto (PIB) representa 12% do nacional e 36% do paulista, que é sede de 36% das multinacionais do país e é considerada o motor da economia brasileira, corre o risco de parar.

O citado economista escreve ainda:

O desenvolvimentismo juscelinista com o impulso à indústria automobilística e seu crescimento durante a República Liberal (1945-1964) selaram o pacto de sangue entre a economia brasileira e os motores à combustão ficando indelévels suas marcas no processo de modernização do país. Nesse sentido, com o deslocamento do próprio eixo econômico para a região sudeste e a concomitante mudança da capital federal do Rio para a recém nascida Brasília, São Paulo adquire uma projeção inédita como metrópole industrial. São Paulo durante o regime militar é tida como o milagre econômico, provocando o processo de verticalização das regiões centrais da cidade patrocinado pelo BNH e pela expansão vertiginosa acesso aos automóveis, principal signo da mobilidade social. Nos últimos anos, a expansão do crédito; a generosa ampliação dos números de parcelas nos contratos de financiamento; a terceirização dos serviços de remessa; a persistência do automóvel como signo de *status* e a necessidade real do veículo em uma cidade que não oferece alternativas de transporte, fizeram com que o problema do deslocamento em São Paulo chegasse à beira do colapso.

²⁵ OLIVEIRA, Roberto de. **Empresários faturam com soluções para o caos de SP**. Caderno Cotidiano do Jornal Folha de São Paulo. Ed de 09 nov.08, p. C8.

²⁶ CINTRA, Marcos. **Os riscos de São Paulo. Uma agenda sobre mobilidade, sustentabilidade, convivência e gestão**. Ed CPV, São Paulo, 2008.

A cidade encontra sérios problemas quanto ao trânsito, principalmente nos horários de pico, que se compreendem entre 7h e 10h da manhã, e 17h e 20h.

Recordes de quilômetros de congestionamentos estão sendo alcançados, gerando inúmeros problemas quanto à mobilidade, incluindo transporte de pessoas e de cargas.

A tabela abaixo demonstra a média de congestionamentos em períodos da manhã e da tarde:

Ano	Período da manhã	Período da tarde
	07h-10h	17h – 20h
1996	79	123
1997	65	108
1998	66	103
1999	66	114
2000	71	117
2001	85	115
2002	70	108
2003	62	100
2004	73	114
2005	77	116
2006	86	114
2007	85	120

Tabela 2: Média de congestionamentos em São Paulo.
Fonte: o autor com dados da CET.

4 INCERTEZAS E PERSPECTIVAS DO AUMENTO DA FROTA PARA OS PRÓXIMOS ANOS.

Analisando-se os índices históricos das vendas e registros de veículos presume-se que o ritmo de crescimento da frota de veículos tende se manter. Entretanto, essa visão é simplista e desconsidera outros fatos portadores de futuro.

Um fator a ser considerado é a recente crise econômica internacional, que tem refletido em nosso país. Mensalmente 400 mil pessoas no Brasil estão ficando desempregadas

por causa da crise. Um dos setores mais atingidos é a fabricação de automóveis destinados ao mercado externo, incluindo aí as empresas fornecedoras de autopeças.

Apesar de as iniciativas do governo federal em minimizar os efeitos da crise, com redução de impostos e incentivando o consumo, a previsão das entidades relacionadas com as montadoras de veículos é que as vendas caíam e conseqüentemente o crescimento diminua.

É importante ressaltar que o crescimento não vai parar e sim vai continuar, mas em um ritmo menor que vinha ocorrendo até outubro de 2.008. Isso significa que a frota continuará aumentando, exigindo assim iniciativas do poder público e da sociedade para que os impactos na ordem pública sejam minimizados.

Mesmo com a crise econômica, segundo a Federação Nacional dos Fabricantes de Veículos (FENABRAVE), a venda de veículos no mercado interno cresceu, apesar que a perspectiva é que a produção de veículos diminua por decorrência da queda de exportação.

Em resumo a frota continuará crescendo, mas de forma desacelerada.

Para o professor Marcos Cintra a demanda por automóveis no mercado interno vai continuar próspera. São Paulo representa a maior fatia desse bolo, com 36% da frota nacional. Porém, enquanto explode o crescimento da frota, acentua-se a escassez de espaço.²⁷

Para Ricardo Neves²⁸ em seu artigo “O segundo bilhão de carros”:

“Há pouco mais de 1 bilhão de carros trafegando pela superfície da Terra. Demoramos aproximadamente cem anos para atingir tal marca. O que você diria se tomasse conhecimento de que um novo bilhão será adicionado à frota planetária antes do fim da próxima década? Isso é o que vai acontecer. Os carros foram considerados inicialmente, no começo do século XX, um produto restrito a aristocratas. Após a Segunda Guerra Mundial, se tornaram acessíveis para a classe média. Agora é a vez de o povão ter acesso ao automóvel.

A disseminação do uso do carro foi impondo, de forma gradativa, mudanças nas cidades e no nosso estilo de vida. Agora, as coisas vão dar um salto e mudar de forma muito mais drástica.

Um mercado estimado em 1,5 bilhão de pessoas com baixa renda, que começam a entrar na sociedade de consumo global. Esse exército consumidor será a grande vedete do mercado de massa do século XXI.

Em menos de uma década, indianos e chineses devem elevar a produção global dos atuais 65 milhões de veículos automotores para a marca de 100 milhões. Isso apesar do susto financeiro da China na semana passada. A maior parte desses carros será destinada justamente para o mercado popular.

Esses carros vão desembarcar aqui no Brasil nos próximos anos e certamente venderão bem. O consumidor das favelas e da periferia, hoje dono de um "carro

²⁷ CINTRA, Marcos. **Caminhos para São Paulo**. Revista URBS. LDC editora, numero 47,ano XII, jul ago set 08, p.45.

²⁸ Disponível em <<http://revistaepoca.globo.com/Revista/Epoca/1,,EDG76491-6077,00.html>>. Acessado em 22 jan. 09.

usado malhadão, amarrado com arame", como 14% das residências nas favelas cariocas, pode começar a fazer seus planos para comprar um carro zero-quilômetro a prazo. É no Brasil e nos países emergentes que as transformações impostas pelo segundo bilhão de carros serão sentidas com força.

O crescimento no número de carros deverá também contribuir para a emissão de gases causadores do aquecimento global. Minha filha pré-adolescente volta e meia me pergunta: "Papai, o mundo não vai acabar, vai?". Eu respondo: "Não, minha filha". Mas vamos ter de montar uma nova equação considerando nosso estilo de vida e nossas cidades. Vamos ter de repensar o significado dos carros em nossa vida, a forma como os usamos e o que pagaremos por isso.

5 SITUAÇÃO ATUAL E POSSÍVEL CENÁRIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2014.

Nas pesquisas e aplicação das técnicas de análise prospectiva, principalmente o Método Grumbach com utilização do Programa Puma 4.0, conclui-se pelo seguinte diagnóstico da situação atual:

- No Estado de São Paulo a frota de veículos está aumentando em torno de 10% ao ano, devido às facilidades de crédito, bom andamento da economia e incentivo à indústria automobilística inclusive com isenção de impostos;
- Os veículos estão cada vez mais acessíveis;
- O trânsito nas cidades do Estado vem apresentando recordes de congestionamentos, dificultando a mobilidade urbana, sendo que iniciativas governamentais sinalizam para adoção de rodízio municipal, restrição à circulação de caminhões e implantação de pedágio urbano.
- Com a dificuldade de mobilidade nas cidades e nas principais rodovias, as empresas prestadoras de serviço estão demorando mais para dar pronto atendimento aos chamados de seus clientes e usuários;
- O sistema de transporte coletivo não está atendendo a demanda, necessitando de mais investimentos;
- A infra-estrutura viária não é suficientemente adequada para acompanhar o crescimento da frota de veículos que entra em circulação;
- O uso de motocicletas e bicicletas se mostra como uma alternativa rápida e barata para proporcionar mobilidade diante dos congestionamentos e falta de espaço urbano para os estacionamentos;
- Devido ao crescimento da circulação de veículos, os índices de acidentes de trânsito vêm aumentando;

- Com o aumento da frota de veículos em circulação nas cidades estão aumentando os crimes e infrações de trânsito e
- Poucos municípios do Estado de São Paulo estão estruturados para o perfeito gerenciamento do trânsito e das vias públicas urbanas.

O cenário identificado como mais provável em 31 de dezembro de 2014 foi que:

- A frota de veículos aumentará ainda mais ao ponto de as cidades sofrerem um colapso no sistema de trânsito, provocando impactos relevantes na ordem pública, como poluição, congestionamentos, acidentes, crimes por causa do trânsito lento e outros delitos;
- Os veículos ficarão ainda mais baratos e acessíveis às camadas sociais, ao ponto de ocorrerem mais vendas e assim aumentar a frota circulante;
- Haverá rodízio urbano de veículos e cobrança de pedágios nos centros dos grandes municípios do Estado de São Paulo;
- Por causa do aumento da frota de veículos em circulação e conseqüente trânsito intenso, as empresas terão sérios problemas para dar resposta mais rápida aos atendimentos, prejudicando a qualidade dos serviços, a imagem da empresa, gerando ainda insatisfação e conseqüências indesejáveis aos clientes e usuários;
- Os sistemas de transportes coletivos receberão mais investimentos numa tentativa de mudar nas pessoas a cultura do transporte por veículo particular para o uso de transporte coletivo;
- Os municípios adotarão postura de maior investimento na infraestrutura viária;
- Haverá maior conscientização das pessoas e incentivo ao uso de motos, bicicletas e veículos menores para transitarem nas cidades;
- Surgirão leis mais rigorosas no tocante ao trânsito na intenção de se reduzir acidentes e dos impactos na ordem pública e,
- Outros órgãos públicos como autarquias de trânsito, guardas municipais e polícias de trânsito serão criados e receberão investimentos para maior fiscalização e orientação do fluxo de veículos e uso das vias urbanas.

6. PROPOSTAS

Durante as pesquisas realizadas foram identificadas algumas propostas que podem minimizar os impactos no policiamento, quando se considera a elevação da frota de veículos em circulação nas cidades.

Em um primeiro momento verifica-se que a infra-estrutura dos órgãos públicos, seja no aspecto segurança, saúde ou educação, não acompanha a dinâmica social e econômica.

Em outras palavras, as cidades e as populações estão aumentando e o aparelhamento estatal não acompanha esse crescimento, tornando-se ineficiente no atendimento das demandas cada vez mais crescentes.

No aspecto segurança pública percebe-se que a sociedade clama por segurança e espera mudanças nos serviços prestados por suas polícias.

Um exemplo disso é o resultado da pesquisa IBOPE (2009)²⁹ em que apenas quarenta e sete por cento das pessoas entrevistadas afirmaram confiar no trabalho executado pela PMESP.

A pesquisa foi realizada somente na capital do Estado e a PMESP ficou em situação melhor apenas em relação aos órgãos Polícia Civil, Poder Judiciário, Ministério Público e órgãos do Poder Legislativo. Até a saúde e educação receberam avaliação superior à PMESP.

Nota-se uma falta de confiança na PMESP, principalmente causada pela sua ineficiência no atendimento à população.

No COPOM de São Paulo verificou-se que das trinta e cinco mil ligações diárias, em média cinco mil geram ocorrências com despacho de viaturas para os locais solicitados, entretanto uma média de mil despachos deixa de serem atendidos por falta de viatura disponível no *Status* 01. São ocorrências cujo atendimento fica em pendência e posteriormente são canceladas, de forma que os solicitantes deixam de ser atendidos, gerando insatisfação e reclamação.

As metas estabelecidas para respostas rápidas às solicitações de intervenção não estão sendo atingidas, por causa da demanda operacional e falta de guarnições disponíveis para atendimento.

²⁹ IBOPE. **Pesquisa sobre Qualidade de Vida em São Paulo**. Nossa São Paulo. Jan 2009. Disponível em WWW.nossasaopaulo.org.br. Acessado em 13 mar09.

Para ocorrências graves a meta é de menos de um minuto para uma guarnição da PM comparecer no local. Para ocorrências normais o prazo aceitável é de três minutos.

Metas estas muito longe das apuradas, pois em horários de picos de ocorrência, geralmente das 16:00h às 22:00 horas, quando as ocorrências não ficam em pendência de atendimento, uma guarnição demora em média quarenta minutos para comparecer no local.

Situação semelhante ocorre nos municípios mais populosos do Estado, mas com intensidade menor e restringida a alguns dias da semana.

Convém ressaltar que um mau atendimento é muito mais divulgado do que um bom. Isso traz enormes prejuízos à imagem da Instituição.

Fatores como facilidade de ligação do número 190, por telefonia móvel, aumento dos congestionamentos e conseqüentes conflitos e acidentes, possibilitam um aumento em torno de quinze por cento ao ano de chamadas ao COPOM, órgão que não recebe investimentos de pessoal e material na mesma proporção.

É um aumento de demanda relevante.

Nos resultados obtidos por meio das pesquisas, uma solução foi apontada que pode contribuir para um atendimento mais eficiente e rápido à população. É a alteração das diretrizes dos programas de policiamento bem como das Normas para o Serviço Operacional PM (NORSOP) de forma que todas as guarnições possam ser despachadas para atendimento das ocorrências.

Um aspecto a ser considerado é o da eficiência, procurando encontrar soluções ao menor custo para o Estado. Essa é uma proposta viável e de baixo custo, necessitando apenas estudo mais aprofundado pelo Estado Maior da PMESP, pois necessitaria de revisão, atualização e alteração nas diretrizes em vigor.

Por esta proposta todas as guarnições de policiais militares em serviço deveriam operar no *Status* 01 e estarem aptas para atendimento de ocorrências nos seus respectivos setores de policiamento, mesmo que estejam executando missões nos programas de policiamento estabelecidos nos Planos de Policiamento Inteligente (PPI).

Outra proposta viável e de fácil implantação é a alteração dos PPI pelos respectivos comandantes das unidades territoriais, priorizando-se os pontos de estacionamento

das guarnições nas vias de maior fluxo de veículos e conforme as demandas de policiamento. É necessário aumentar a ostensividade das guarnições de forma a aumentar a prevenção de acidentes de trânsito e roubos praticados no trânsito lento.

Para isso se deve mapear os locais de maior incidência criminal e elaborar o PPI considerando também os horários de maiores congestionamentos.

Outra proposta importante é o maior investimento e ampliação no policiamento com motocicletas, seja através do Programa Rondas Ostensivas com Apoio de Motocicletas (ROCAM) ou inclusão de viaturas de duas rodas no Programa Rádio Patrulhamento para atendimento das ocorrências geradas pelo telefone de emergência 190.

O policiamento com motos é mais dinâmico e permite um melhor patrulhamento das vias congestionadas, bem como resposta mais rápida aos usuários que solicitam intervenção da Polícia Militar via telefone 190.

Com a chegada mais rápida no local de crime, a patrulha poderá evitar sua consumação, salvando vítimas, prendendo criminosos e até recuperando possíveis bens subtraídos. É uma forma de a PM estar mais presente, mais ostensiva e mais disponível à população.

Para isso é necessária alteração da Diretriz N° PM3-005/02/05, que regulamenta a execução do programa de policiamento com motocicletas no Estado de São Paulo, Programa ROCAM, principalmente quanto ao item 5.9.19., que prescreve:

“... as Ptr de motocicletas, em princípio, não atenderão ocorrências por despacho do COPOM, permanecendo em STATUS 03, sendo certo, entretanto, que darão o primeiro atendimento a qualquer solicitante ou fato policial com o qual depararem, providenciando a continuação por outra Vtr do patrulhamento, quando não se tratar de prisão em flagrante delito;”

Propõe-se a alteração desse item no sentido de que as patrulhas com motocicletas passem a operar sempre no *STATUS* 01, permitindo que sejam despachadas pelo COPOM para atendimento de ocorrências.

É uma forma de se deslocar uma patrulha PM para o local de ocorrência, que tenha maior mobilidade, possibilitando um atendimento mais rápido ao solicitante da Polícia Militar, minimizando um dos impactos no policiamento que é a falta de mobilidade das viaturas quatro rodas.

Essa simples alteração na diretriz permitirá atendimento mais rápido, como acontece com as Motos Operacionais dos Bombeiros (MOBs) do Corpo de Bombeiros em São Paulo.

Ao receber pedido de intervenção, o Centro de Operações do Corpo de Bombeiros (COBOM) despacha as MOBs para os locais de ocorrência para que possam prestar um atendimento preliminar.

Esses deslocamentos são rápidos e diminuem o tempo de resposta.

Cinquenta MOBs operam por dia em São Paulo, sendo que elas gastam apenas um terço do tempo que gastaria uma viatura de quatro rodas para chegar a um local de ocorrência.

Esse fator positivo gera confiança aos solicitantes e é decisivo na prestação de um serviço de qualidade.

Importante lembrar que o Corpo de Bombeiros de São Paulo foi a instituição considerada mais confiável na pesquisa IBOPE acima citada. 97% dos entrevistados afirmaram confiar no Corpo de Bombeiros.

O uso de viaturas de duas rodas no policiamento tem ótima relação de custo benefício, quando comparado com as de quadro rodas.

O policiamento com motocicletas é mais ágil, permite uma ação mais rápida no caso de cerco e acompanhamento de criminosos, chegando sempre antes que as viaturas de quatro rodas.

A cobertura da área de patrulhamento também melhora, pois há possibilidade de se percorrer muitos mais quilômetros de vias com as motocicletas do que com veículos quatro rodas, que são limitados pelo trânsito.

A ampliação do policiamento com motocicletas já é priorizada pelos órgãos policiais de alguns Estados do Brasil.

Em Minas Gerais a Polícia Militar criou o Grupo de Intervenção Rápida em Ocorrências (GIRO). É um grupo tático formado por policiais militares ocupando motocicletas. Esse grupo é sempre despachado, antes que as demais guarnições, para atendimento das ocorrências. Lá pesquisas indicaram que 80% dos roubos estavam sendo praticado com uso de motocicletas e havia necessidade de se implantar uma modalidade de policiamento que se deslocasse de forma mais rápida para o local de ocorrência, com a

finalidade de intervir impedindo a consumação dos crimes ou mesmo que pudesse identificar e prender os criminosos.

A Brigada Militar do Rio Grande do Sul tem projeto de ampliação do policiamento com motocicletas para melhorar prevenção de crimes. O objetivo principal é combater os roubos que estão sendo praticados com esse tipo de veículo.

O projeto inicial prevê aquisição de mais 300 motocicletas para patrulhar os onze municípios mais violentos do Estado.

No Estado do Paraná, na cidade de Curitiba, o 12º Batalhão de Polícia Militar, responsável pelo policiamento ostensivo preventivo no centro da cidade, utiliza-se de motocicletas para formação de patrulhas. São motos com 600cc e 250 cc, leves e ágeis que podem ser despachadas a qualquer tempo para atendimento de ocorrências.

Segundo parecer da 3ª EM/PM, todas as diretrizes que implantaram os programas de policiamento necessitam de revisão e atualização. No caso específico, há necessidade de atualização da diretriz do programa ROCAM de forma a permitir que as patrulhas passem a operar no *STATUS* 01, possibilitando que as mesmas sejam despachadas para atendimento de ocorrências.

Para a 3ª EM/PM é uma medida de fácil implementação, muito viável, bastando que a diretriz seja alterada. Para que isso ocorra é necessária uma reunião de estudos, com concordância no final pelos Grandes Comandos e principalmente por parte do Subcomandante Geral da PMESP.

É uma forma de a PMESP dar uma resposta mais rápida às solicitações via telefone de emergência 190. Primeiro despachando guarnições ocupando motocicletas e posteriormente despachando guarnições ocupando veículos quatro rodas, caso seja necessário.

CONCLUSÃO

Diante da pesquisa e do conhecimento do tema, constatou-se que o cenário mais provável de ocorrer nos próximos cinco anos é o forte crescimento da frota de veículos em circulação no Estado de São Paulo.

Esse crescimento agravará ainda mais os impactos já existentes na ordem pública e no policiamento.

Esse fenômeno atual e relevante exigirá a adoção imediata de medidas visando adequar os serviços prestados pelos órgãos públicos aos anseios da população.

Deverão ser implementadas políticas públicas como melhor gestão do trânsito, melhoria na infra-estrutura das cidades, mais investimentos nos sistemas de transporte coletivo, melhor uso do solo e espaço urbano, valorização do uso de transportes alternativos e mais limpos e restrição ao uso de transporte individual.

A PMESP também deverá se adequar a essa nova dinâmica social e econômica se quiser continuar manter sua atuação com qualidade na preservação da ordem pública, mesmo com a crescente demanda operacional.

Uma medida que urge é conquistar a confiança da população por meio da priorização de um atendimento mais rápido.

O uso de motocicletas no policiamento ostensivo preventivo ou mesmo como meio de intervenção rápida em ocorrência, é uma medida viável e com ótima relação de custo benefício.

BIBLIOGRAFIA

ARRUDA, Luiz Eduardo Pesce. **Mobilização de comunidades: os núcleos de ação local – como instrumentos de gestão do programa de policiamento comunitário.** Monografia do CSP Integrado do CAES. São Paulo, 2007.

BARIFOUSE, Rafael. **Massas em trânsito.** Revista Época. Ed Globo, 2009, Ed 23, jan 2009.

CINTRA, Marcos. **Caminhos para São Paulo.** Revista URBS. LDC editora, número 47, ano XII, jul ago set 08, p.45.

CINTRA, Marcos. **Os riscos de São Paulo. Uma agenda sobre mobilidade, sustentabilidade, convivência e gestão.** Ed CPV, São Paulo, 2008.

BIAVATI, Eduardo e MARTINS, Heloisa. **Rota de colisão: a cidade, o trânsito e você.** São Paulo, Berlendis & Vertecchia Editores, 2007.

GASPAR, Antonio. **Perda com trânsito chega a R\$ 31 bi em SP**. Publicado em 12 nov. 08, no sítio WWW.terra.com.br/noticias acessado em 22 dez 08.

IBOPE. **Pesquisa sobre Qualidade de Vida em São Paulo**. Nossa São Paulo, jan. 09. Disponível em WWW.nossasaopaulo.org.br. Acessado em 13 mar09.

LIMA, Francine e etc. **Um avião a cada dois dias**. Revista Época, São Paulo, Ed de 24 set 07, pg 57.

NOVAES, Washington. **Espaço dos veículos afinal em questão**. Publicado em 25 mai 08 no sítio <WWW.ecourbana.wordpress.com>, acessado em 10 jan 09.

OLIVEIRA, Joás Ferreira de. **Quando pedestres e motoristas terão convivência pacífica?** Jornal do Trânsito. Ed 342, ano XII. p. 14.

OLIVEIRA, Roberto de. **Empresários faturam com soluções para o caos de SP**. Caderno Cotidiano do Jornal Folha de São Paulo. Ed de 09 nov.08, p. C8.

REGINATTO, Giuliana. **Estudos mostram males do trânsito para saúde humana**. Agência Estado, 06 nov 08, disponível em WWW.estadão.com.br acessado em 13 mar 09.

SANGIOVANNI, Ricardo. **Em 10 anos, frota de motos poluirá mais que carros**. Folha de São Paulo, Caderno Cotidiano, Ed 11set08, p. C8.

VARGAS, Helena Comin e SIDIOTTI, Telas de Cristiano. **Mobilidade urbana**. Revista URBS, número 47. Ed LDC, Cotia, São Paulo, jul ago e set 2008. p. 8.