



Para percorrer uma distância de 33 quilômetros em São Paulo, um cidadão leva em média 3 horas diárias

POR EDUARDO JOSÉ BERNINI*

“O Trenzinho do Caipira”

Lá vai o trem com o menino, lá vai a vida a rodar, lá vai ciranda e destino, cidade noite a girar, lá vai o trem sem destino...”

Quem na vida já não sonhou em ir e voltar do trabalho de trem? Eu sonho com isso todos os dias. E a razão é muito clara: fazendo umas contas simples, cheguei à conclusão de que 37,5% das horas úteis da minha vida são dedicadas ao transporte individual, saindo de casa, chegando ao escritório, saindo do escritório e voltando para casa.

É certo que viver e trabalhar em São Paulo não é uma experiência trivial. Afinal, aqui, nessa teia urbana, vivem e trabalham mais de 9 milhões de pessoas! Assim, vale à pena dar um depoimento não de especialista, mas de cidadão comum, neste momento em que estão sendo discutidas as Premissas e Diretrizes Básicas para a elaboração do Plano Nacional de Eficiência Energética, coordenado pelo Departamento Nacional de Desenvolvimento Energético da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Energético do Ministério de Minas e Energia, com a participação de uma vasta e competente rede de colaboradores da academia, da indústria, de organizações não governamentais e de governo.

Quanto tempo leva um cidadão comum para se deslocar de casa para o trabalho e do trabalho para casa? Como o objetivo deste artigo não é produzir uma pesquisa científica – e sim resgatar um tema, o do desperdício “não contabilizável” de tempo e de energia humana – resolvi pegar a amostra mais à mão, ou seja, a minha própria. Durante o mês de novembro, fui contando os minutos e horas que despendi no deslocamento pessoal, usando um veículo individual razoavelmente econômico, flex, devidamente certificado pelas autoridades competentes - e,



Se pensarmos em um Plano Nacional de Eficiência Energética, talvez o maior desafio para uma política pública eficaz, seja o repensar do modo urbano de transporte



portanto, apenas razoavelmente agressivo em termos de emissões. Cheguei à espantosa conclusão de que para percorrer exatos 15,9 quilômetros (de casa para o trabalho) e 17,5 quilômetros (no sentido inverso), deveria gastar respectivamente 28 e 29 minutos. Portanto, para percorrer 33,4 quilômetros diários gastaria exatos 57 minutos, certo? Errado. O Google Maps, que gentilmente me ofereceu essa resposta, está redondamente errado. Na prática, para percorrer essa

distância diária, a menor observação da série foi de 57 minutos em apenas uma das direções. E o tempo máximo, também em uma das direções, foi de 150 minutos! Na média, ida e volta, aproximadamente 3 horas diárias.

É evidente que é uma situação inaceitável. Emotivamente, em lugar de três horas sentado inutilmente à frente de um volante é possível se ler um livro por dia. Racionalmente, é preciso buscar uma alternativa. Vejamos, então, o que poderia ser a alternativa de uso do transporte coletivo. Como a qualidade ambiental foi o critério eleito, qual poderia ser o trajeto usando trem – eletrificado – para chegar ao mesmo destino? Consultando os sites da Companhia do Metropolitano de São Paulo e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) foi possível rapidamente estabelecer uma rota fazendo apenas três transferências de linha. Tempo estimado pelo site do Metrô: 01h01m30s. Nada mal para um custo de R\$ 2,65. Contudo, mais uma vez a realidade não confirma o mundo ideal. De fato, por meio de depoimentos espontâneos de quem já viveu a experiência, conclui-se que não é possível fazer esse traje-



to em menos de duas horas em cada sentido... Portanto, 4 horas diárias, no mínimo. Se, pelo menos, fosse possível ir e voltar sentado, lendo... (infelizmente, também essa parte foi desmentida pelos depoimentos colhidos).

Realmente, um resultado decepcionante. A decepção ficou maior quando tentei outra forma de ver o problema: se a minha consciência do imenso “tempo perdido” não pode ser aplacada (ao menos no

curto prazo), será que a consciência ambiental pode ser satisfeita, fazendo com que as emissões do meu transporte individual possam ser compensadas de alguma forma? Consultei três sites (que prefiro não nomear, pelas razões a seguir expostas) que conduziram a resultados absurdamente inconsistentes na quantidade de árvores que deveriam ser plantadas, para que eu possa me transformar em um solitário motorista profissional “carbono zero”. Realmente, algo também não vai bem nessa frente de doações para compensação ambiental. (Mas este não será o objeto da provocação de hoje).

Na medida em que voltamos a pensar seriamente em um Plano Nacional de Eficiência Energética, talvez o maior desafio para uma política pública realmente eficaz nesta frente, seja o repensar do modo urbano de transporte. E priorizar a mitigação dos danos, ambientais e humanos, que as grandes cidades provocam, reduzindo, assim, um dos principais custos “ocultos” em que o Brasil incorre. Não somente em São Paulo, que apenas registra a pior fama no ranking, mas, também, evitando que cidades médias e pequenas venham a padecer do mesmo mal crônico. Duvido que se consiga maior taxa de retorno social em qualquer outra frente de prioridade (a não ser, talvez, em educação).

E por falar em energia humana, movida a educação, as notícias vindas da parte inferior do iceberg do crescimento econômico dão conta de que o gargalo da insuficiência de mão de obra especializada torna-se cada vez mais crônico e evidente. O comentário óbvio – e que, infelizmente, não nos conduz nem a uma solução de curto prazo, nem de fato nos consola, apenas evidencia uma das poucas e eternas unanimidades nacionais –, é o de que estamos pagando o preço de toda uma história de descuido e descalabro no tema “educação”.

Isso é inquestionável, mas chamo atenção para mais um agravante que talvez não tenha sido devidamente destacado: não só não estimulamos crianças e jovens a seguirem carreiras científicas, ao não propiciar uma formação de base adequada desde os níveis fundamentais, como vemos, há décadas, engenheiros, matemáticos, físicos e assemelhados, serem atraídos pelo canto de sereia do mercado financeiro. Portanto, alguns dos melhores talentos deixaram de “engenheirar” para se dedicar ao jogo das finanças. Sem contar aqueles que viraram “sucos”!

Não é justo recriminar os jovens engenheiros, matemáticos, físicos e assemelhados atraídos pela remuneração que o mercado financeiro oferecia (e, de certa forma, continua a oferecer). Mas não podemos negar o fato de que não só formamos técnicos e cientistas em quantidade insuficiente, como hoje nos vemos diante da falta que muitos desses poucos nos fazem para dar substância ao desejado crescimento econômico.

A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), elegeu o ano de 2011, como o Ano Internacional da Química. É uma iniciativa global que tem, como um dos seus objetivos, despertar nos jovens o interesse pela Química, mas também por todas as carreiras ligadas às ciências naturais. É uma daquelas iniciativas que só merecem aplauso. Não há saída para o desenvolvimento sustentável sem o desenvolvimento científico. E desenvolvimento científico só se faz por meio de pessoas. Citar o exemplo da Coreia ou da China ou dos Estados Unidos é, mais uma vez, repetir o óbvio.

Se há uma mensagem que esta coluna, que procura estar antenada nas tendências tecnológicas, gostaria de compartilhar com o novo governo brasileiro, que tomou posse no início dessa década, é a de que não há desenvolvimento sem pessoas. E que a preparação de pessoas para o mundo do trabalho começa no ensino fundamental.

Sejam felizes em 2011!

Eduardo Bernini, 54 anos, é economista pela FEA-USP, mas se orgulha de ter sido educador