

Antonio Marcus Machado

É economista e professor universitário

/// Sem resolver questões básicas do transporte coletivo, governo induziu os brasileiros a comprarem carros para se descolar para trabalho e lazer

A patologia dos carros

O carro, para os brasileiros, significou uma expressão de ascensão econômica e social dos anos 1960 até meados dos anos 1990. Naquele período de tempo, comprar um carro era algo notável, especialmente nas cidades mais afastadas dos grandes centros urbanos já economicamente desenvolvidos. Nesse período de tempo, de forma geral, o trabalhador brasileiro que conseguia comprar um carro só o utilizava nos fins de semana, como um troféu a ser exibido para os amigos e vizinhos.

Do lado da casa modesta uma puxada era erguida e um reluzente fusca se acomodava em sua sombra e se protegia das chuvas. As mais sofisticadas eram retráteis, como a Zetaflex. Uma das atividades do fim de semana era lavar e encerrar o carro na calçada ou nos postos de gasolina para de noite passear com a namorada. No painel, um rádio Motorola tocava músicas da Rádio Mundial com o programa do Big Boy sobre os Beatles.

Depois do Plano Real, com a estabilidade da moeda, foi possível fazer financiamentos de longo prazo e comprar um carro passou a ser algo mais acessível. Até porque a abertura da economia permitiu uma maior variedade de

oferta de carros. De 1998 até hoje a frota aumentou 175%, segundo o Ipea, com 3,7 milhões de carros por ano.

Nos anos 1990 o governo adotou uma redução na carga tributária para o carro com mil cilindradas que, somada à ampliação do crédito, permitiu às classes mais baixas ter seu próprio carro. Mas foi a partir de 2009 que os incentivos aumentaram, totalizando R\$ 56,4 bilhões de acordo com a Receita Federal, principalmente em 2013 com as políticas de desoneração. Porém, os investimentos em transporte público e infraestrutura foram pífios em relação à sua necessidade.

Sem resolver questões básicas do transporte coletivo, o governo induziu os brasileiros a comprarem carros para se descolar para o trabalho e o lazer. Isso onerou o orçamento do trabalhador, congestionou o trânsito nas cidades e aumentou a dependência do transporte individual. Os defensores dessa ideia postulam que ela gera empregos e salários, pois é uma atividade econômica significativa e que responde por 25% do PIB. Porém, ela deteriora a qualidade de vida do brasileiro e sua produtividade no trabalho.

A melhoria da infraestrutura voltada ao transporte público foi desconsiderada e os investimentos recentes apenas promovem opções como fazer ônibus maiores andarem mais rápidos e mais superlotados. Projetos cicloviários, aquaviários e ferroviários interdistritos conurbados foram abandonados. E o brasileiro faz de seu carro um transtorno coletivo.